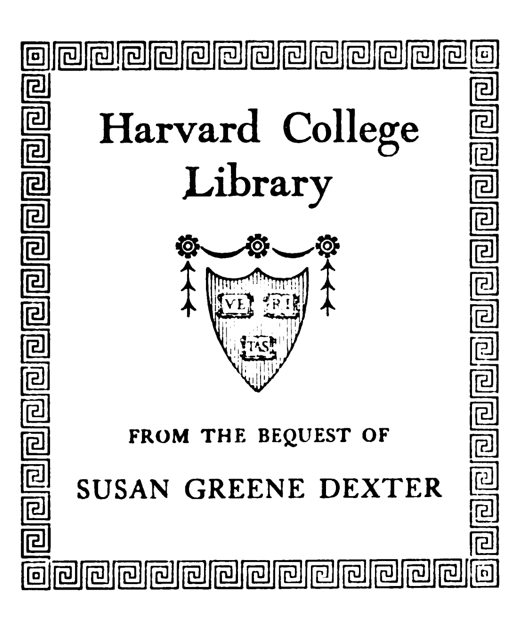

Widener Library
3 2044 095 332 672


Harvard College
Library
VE RI
TAS
FROM THE BEQUEST OF
SUSAN GREENE DEXTER

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt I. 1905.

Die
Hanse und England.

Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert.

Von

Walther Stein.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1905.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
"	"	"	21—30	"	"	"	"	87½	"
"	"	"	31—40	"	"	"	"	85	"
"	"	"	41—50	"	"	"	"	80	"
"	"	"	51—100	"	"	"	"	75	"
"	"	"	101—200	"	"	"	"	70	"
"	"	"	201 und mehr	"	"	"	"	65	"

Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins.

Blatt I. 1905.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt I. 1905.

Die
Hanse und England.

Ein hansisch-englischer Seekrieg
im 15. Jahrhundert.

Von
Walther Stein.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1905.

Unser Verein versammelt sich alljährlich in unmittelbarem Anschluß an das Pfingstfest. Es ist ein Brauch, den er mit nicht wenigen anderen Gesellschaften und Vereinigungen teilt. Die Tage, in denen die Frühlingspracht ihren Höhepunkt erreicht, laden ein zu solchem Beginnen. Aber unser Verein hat noch einen tieferen Grund, diese Übung zu pflegen. Bei den hansischen Vorfahren war die Pfingstzeit beliebt, wenn es galt, Tagfahrten anzusetzen und abzuhalten. Es ist natürlich, daß wir uns ihnen angeschlossen haben. Indem wir rasch und bequem die See- oder Landstadt, die uns jeweilig aufnimmt, erreichen, haben wir immer noch Zeit und Antrieb genug, der alten Ratssendeboten zu gedenken, die erst nach tage- und wochenlangen, mühe- und nicht selten gefahrvollen Fahrten am Tagungsorte zu gemeinsamer Arbeit zusammentreten konnten.

Hat so das Pfingstfest wie für die Altvordern so für unseren hansischen Geschichtsverein eine besondere Bedeutung gewonnen, so liegt es nahe, an dieses Fest auch die Neuerung anzuknüpfen, die mit diesem Hefte ins Leben tritt. Nicht wenige andere geschichtliche Vereine geben Neujahrsblätter heraus und haben dadurch das Band unter ihren Mitgliedern fester geknüpft und ihre Bestrebungen weiteren Kreisen nahe gebracht. Unser Verein beschreitet diesen Weg, indem er sich zum ersten Male mit einem „Pfingstblatte" an seine Mitglieder und an die Außenwelt wendet. In seinem Wesen soll das neue Unternehmen sich von den älteren ähnlicher Art nicht unterscheiden. Es soll wissenschaftlich ausgereifte, aber zugleich anziehende, einem weiteren Leserkreise zugängliche, im besten Sinne volkstümliche Darstellungen in regelmäßiger Folge in die Öffentlichkeit bringen. Der Vorstand hofft, dadurch der hansischen Geschichte neue Freunde zu gewinnen und Liebe und Eifer der alten neu zu beleben. Daß die Stellung unseres Volkes

zur See in hohem Grade bedeutungsvoll ist für die Gestaltung seiner Geschicke, darüber kann ernstlich ein Zweifel nicht bestehen, ebensowenig darüber, daß geschichtliche Erkenntnis geeignet ist, das Verständnis für diese Tatsache zu vertiefen und zu verallgemeinern. In der Geschichte der Beziehungen unseres Volkes zum Meere steht aber die Geschichte der Hanse breit im Vordergrunde. Sie zur allgemein deutschen Seegeschichte zu erweitern kann allein das letzte, hohe Ziel unseres Vereines sein. Als einen der Wege, die zu diesem Ziele führen, wünscht der Vorstand die „Pfingstblätter“ betrachtet zu sehen. Möchte sein Wunsch in Erfüllung gehen und möchten diese Blätter sich in den Kreisen des Vereins und darüber hinaus bald Freunde gewinnen.

I.

Unter dem Eindruck des neuen lebhaften Aufschwunges des deutschen Handels hat das Interesse der Gelehrten wie der Gebildeten überhaupt sich wieder der Geschichte des älteren deutschen Handels zugewandt. Es konnte nicht verborgen bleiben, daß die lange Periode der deutschen Geschichte vom 16. bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiete des Handelslebens eine Zeit des Niederganges, des Tiefstandes und langsamer, mühevoller Wiederaufrichtung bedeutete. Was vorherging, was in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters und noch im Zeitalter der Reformation von den Deutschen geleistet wurde im internationalen Handelsverkehr, erscheint um so bedeutender, als im Deutschen Reiche schon damals eine starke Zentralgewalt nicht mehr vorhanden war und darum auch der deutsche Handel damals bereits auf die Vorteile verzichten mußte, welche der Rückhalt an einer kräftigen, zentralisierten und auf das Gemeinwohl bedachten Staatsgewalt dem auf den ausländischen Handel gerichteten Unternehmertum gewähren kann.

Aber man war weit davon entfernt, sich durch das Fehlen einer starken Reichsregierung, welche die Interessen der Deutschen im Auslande zu schützen vermocht hätte, entmutigen zu lassen. Man suchte Ersatz zu schaffen für das, was das Reich infolge der Erlahmung der Königsgewalt nicht bot, und fand diesen Ersatz auf dem Wege der Organisation. Derjenige Stand, dessen Aufgabe die Pflege des Handels mit dem Auslande geworden war: die Städte, organisierte sich. Das geschah an der Stelle, wo die Handelsbeziehungen zum Auslande besonders mannigfaltig und regelmäßig waren, wo Seeschiffahrt und überseeischer Handel einander treiben und fördern konnten, wo endlich natürliche und historische Bedingungen die Bildung einer Assoziation in größerem

Umfange ermöglichten. In Norddeutschland, im Gebiete der großen Ströme der niederdeutschen Tiefebene, schlossen die deutschen Städte von Köln, Roermond und Nimwegen bis nach Reval und bis zur russischen Grenze sich zusammen zur Deutschen Hanse.

Der Zweck dieser Vereinigung war nach seiner wirtschaftlichen Seite die Pflege des Handels mit dem Auslande, nach seiner politischen die Vertretung der Handelsinteressen durch die Gesamtheit der zu ihr gehörigen Städte. Diese Vereinigung der Städte übernahm also die Pflichten, deren Erfüllung in anderen Ländern der obersten Staatsgewalt und dem Königtum oblag. Sie übernahm sie tatsächlich, in tatsächlicher Selbständigkeit neben dem Königtum, und übte sie auch rechtlich als eine autonome und unabhängige Macht. In ihren Handelsverträgen mit fremden Staaten, durch welche die Handelsbeziehungen zwischen hansischen und fremdländischen Untertanen geregelt wurden, erschienen das Deutsche Reich und der deutsche König weder als Vertragschließende noch als Garanten noch in irgendeiner Art von rechtlicher Beziehung zu der Gültigkeit oder Ungültigkeit des jeweiligen Vertragsinhalts.

Die Vorteile dieser Assoziation hat auch im Mittelalter schwerlich jemand ernstlich in Zweifel gezogen. Die deutschen Städte empfanden, was begreiflich war, bei manchen Gelegenheiten den Zwang der Organisation als drückend und lästig, vorübergehend auch als schädlich für eine einzelne Stadt. Im allgemeinen überwog aber die Meinung, daß die ganze Organisation ein kluges Werk der Väter sei, und daß man sie bewahren müsse, weil man sie nicht entbehren könne. Nicht wenige Städte, die früher abseits geblieben, sind der Hanse beigetreten wegen der offenkundigen Vorteile, die sie ihren Mitgliedern gewährte.

Noch einleuchtender erschien der Nutzen dieser Assoziation den Ausländern. Denn diese verspürten die Wirkung der hansischen Vereinigung in dem ganzen weiten Bereiche des Arbeitsfeldes der hansischen Kaufleute und Schiffer, an allen von dem großen Verkehr berührten Küsten des nördlichen und westlichen Europas. Wo der Ausländer, vor allem in der Ostsee und der Nordsee, zusammentraf mit den Hansen, fand er in ihnen nicht allein Angehörige einer einzelnen Stadt, sondern der großen hansischen Gemeinschaft, welche auch für den Einzelnen eintrat. In allen für den Handelsverkehr wichtigen Ländern Nordeuropas besaß die

Hanse ihre Niederlassungen, falls sie nicht, wie in Schweden wegen der sehr starken Beimischung deutscher Elemente in der Bevölkerung der Seestädte, vornehmlich in der der schwedischen Hauptstadt, den Fernhandel bis gegen das Ende des Mittelalters fast ohne auswärtige Konkurrenz vermittelte. Diese Niederlassungen boten Stütz- und Mittelpunkte für den Handel und die Fahrten der hansischen Kaufleute und Schiffer, und weil diese Niederlassungen nicht nur den Handel zwischen ihnen selbst und den deutschen Heimatstädten vermittelten, sondern auch untereinander in steter Verkehrsverbindung standen, traf der ausländische Kaufmann und Schiffer in dem weiten Handelsgebiet der Hanse sozusagen auf Schritt und Tritt auf einen Widerstand, wie ihn ein festes Handelssystem jedem, der außerhalb desselben steht, entgegenzusetzen pflegt. So begreift sich die Eifersucht und die Erbitterung der fremdländischen Kaufmannschaften, die oft genug gegenüber den Hansen zutage traten.

Auf der anderen Seite erweckten die Vorteile dieses hansischen Handelssystems mit seiner ausschließenden Tendenz bei den Ausländern auch den Wunsch, wenigstens an ihm teilzunehmen, solange sie es nicht zersprengen konnten. Es klingt befremdend, wenn zum Jahre 1379 berichtet wird, daß die englischen Kaufleute bei Verhandlungen in London die Gesandten der Hanse überraschten mit dem Antrage, die Engländer in den Bund und die Freiheit der Hanse aufzunehmen. So wenig der Gedanke dem Wesen der Hanse entsprach, so aussichtslos die Erfüllung dieses Wunsches war, er erklärte sich eben aus dem Bestreben, der für den Draußenstehenden empfindlichen Unbequemlichkeit des Druckes einer organisierten Gemeinschaft sich zu entledigen durch den Eintritt in dieselbe. Einer ähnlichen Erwägung entsprang eine spätere Äußerung der holländischen Städte. Auch diese haben niemals der deutschen Hanse angehört. Sie standen seit dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts in einem sich rasch verschärfenden Gegensatz zu den Hansestädten. Mit Neid blickten sie auf die Vorteile, welche die Privilegien der Hanse im Auslande deren Kaufleuten gewährten. Im Jahre 1476 wurde daher in Leiden, der auf dem Gebiete der Tuchindustrie damals führenden Stadt in Holland und Seeland, der Wunsch ausgesprochen, man möge beim Könige von England dieselben Freiheiten zu erwirken suchen, welche die Hansen in England besaßen.

Nicht allein in dem britischen Inselreich konnte die vorteilhafte und bevorzugte Stellung der Hansen im Handelsleben auffallen. Auch in dem norwegischen Stapelplatz Bergen oder in Stockholm oder in Nowgorod war es im 15. Jahrhundert für die westeuropäischen Händler und Schiffer schwer oder gar unmöglich, gegen die Hansen aufzukommen. Allerdings erschien gerade in England die Rechtslage für die Hansen außerordentlich günstig. Einheimische und Fremde mochten die Hansen um die Privilegien beneiden, welche die englischen Könige ihnen verliehen hatten. Die Bevorzugung der Hansen kam hauptsächlich bei den Zöllen zum Ausdruck. Bei den gewöhnlichen Hafenzöllen, der Kustume, bezahlten die Hansen 3 Pfennige vom Pfund Sterling, wo die anderen Fremden und sogar die Engländer selbst 15 Pfennige entrichten mußten. Diese Begünstigung in Verbindung mit der Freiheit zum Verkehr im Innern des Landes und mit den einheimischen Gewerbetreibenden läßt den Wert und die Bedeutung begreifen, welche die Hanse ihren Verkehrsbeziehungen zu England beimaß.

Nicht weniger verständlich war es, daß die Gewährung so ansehnlicher Rechte an die Hanse auch dem englischen Handel einen Anspruch zu gewähren schien auf Berücksichtigung seiner Interessen im Gebiete der Hanse. Die Engländer bemühten sich, in den Ostseeländern festen Fuß zu fassen. Ihre Absichten waren vornehmlich gerichtet auf das Ordensland Preußen und die Stadt Danzig, die seit den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts die anderen preußischen Handelsstädte zu überflügeln begann. Hier fanden die Engländer einen unmittelbaren Anschluß an den mächtigen Verkehr, der aus dem weiten polnischen Hinterlande die Weichsel abwärts zur Küste hinabströmte. Unter allen Seestädten der Ostsee wurde Danzig bald der größte Ausfuhrhafen für Getreide und Holz. Die Nordseeländer, die Niederlande und England, waren besonders in Teurungszeiten auf die Danziger Getreidezufuhr angewiesen. In Hungerjahren wie 1438 ließ der Mayor von London Getreide aus Danzig kommen. Wenn in Danzig die Getreideausfuhr verboten wird, heißt es ein Menschenalter später, erschallt das Geschrei davon mit der abfließenden Flut in Seeland. Von Danzig kam das meiste und beste Schiffsbaumaterial für die Nordseeländer, vielleicht mehr als die Tannenbestände des Oberrheins den Rhein hinab, die böhmischen Wälder die Elbe abwärts

und das südliche Norwegen zusammengenommen liefern konnten. Für England war Preußen die wichtigste Bezugsquelle für Bogenholz, die berühmte und gefürchtete Waffe der englischen Schützen. Neben Asche, Teer und Pech standen in Danzig auch die wertvolleren Produkte der unermeßlichen polnisch-russischen Ebene, Wachs und Pelzwerk, in großer Fülle zur Ausfuhr bereit.

Die Engländer unternahmen den Versuch, sich in Preußen und Danzig festzusetzen. Bei der Ordensregierung fanden sie manche Förderung, mehr als bei den preußischen Städten selbst. Die Hochmeister des deutschen Ordens hielten auch im 15. Jahrhundert fest an den alten Beziehungen zu den Regentenhäusern des Westens, teils aus politischen Gründen, teils wegen der Besitzungen des Ordens in den Ländern jener Fürsten. Die englischen Kaufleute in Preußen erhielten Korporationsrechte, an ihrer Spitze stand ein Alderman, sie erwarben ein eigenes Haus in Danzig für die Zwecke ihrer landsmannschaftlichen Geselligkeit, Rechtspflege und Handelsinteressen.

Gleichwohl fehlte viel zur Sicherheit dieser mühsam errungenen Stellung. Die Voraussetzungen der Dauer ihres Bestandes waren ein freiwilliges oder auch unfreiwilliges Einverständnis der Hanse mit dieser Festsetzung der Engländer an der Ostseeküste, und sodann eine gewisse Stetigkeit der englischen Politik, die einsichtig und geduldig die handelspolitischen Schwierigkeiten im Osten zu überwinden gestrebt hätte. Für den englischen Handel in der Ostsee wurde es verhängnisvoll, daß diese beiden Voraussetzungen nicht zutrafen.

In unseren Tagen bemüht man sich, das Interesse für die älteren politischen Beziehungen zwischen England und Deutschland wieder aufzuwecken. Das Verständnis für diesen Teil unserer Geschichte wird nicht allein dadurch erschwert, daß die Gesichtspunkte einer gesamt- und territorialstaatlichen Politik sich oft nur undeutlich abheben von denen der Handelspolitik, sondern es fällt auch sogleich in die Augen, daß durch die Jahrhunderte hindurch die Beziehungen beider Länder, wiewohl nicht immer friedlich, doch fast stets unkriegerische gewesen sind.

Beide Mächte trennt das Meer. Aber auf der deutschen Seite fehlte sehr lange Zeit das Mittel zur wirksamen Vertretung der maritimen Interessen der deutschen Küstenlandschaften an der

Nordsee: eine Seemacht. Seitdem die Sachsen, Angeln und Euten England erobert hatten, wurde vom deutschen Ufer her niemals ein kriegerischer Vorstoß gegen England unternommen. Das fränkische Reich hat keine Seemacht entwickelt. Der Sturm der Normannenkriege verhinderte vollends die Bildung einer deutschen Seekriegsmacht. Von den Kriegsflotten aus den nordischen Reichen oft und schwer heimgesucht, wurde England nicht lange nach der Mitte des 11. Jahrhunderts eine Beute der franko-normannischen Herrscher. Zu derselben Zeit erlahmte die kriegerische Unternehmungslust der skandinavischen Völker. Das Deutsche Reich hatte damals bereits seine Kräfte auf dem Kontinent gegen Süden und Osten gewandt. Statt der imposanten Machtstellung des anglo-normannischen Staates auf beiden Seiten des Kanals bot es unter den letzten Saliern das Schauspiel eines durch innere Zwiste geschwächten Reiches. Auch die Ziele der hohenstaufischen Reichspolitik lagen durchaus im Süden. Wohl wiesen früher und später Familienverbindungen hauptsächlich norddeutscher Fürsten mit den englischen Herrschern auf eine gewisse Übereinstimmung politischer Interessen. In den Kämpfen Kaiser Ottos IV. gegen Philipp August von Frankreich, den Todfeind der Plantagenets, und in dem deutschen Königtum Richards von Cornwall, des Bruders Heinrichs III. von England, trat diese Interessengemeinschaft zutage. Unter ihrem Antrieb und Schutz erblühte der deutsche Handel mit England. Allein von Versuchen zur Bildung einer deutschen Seemacht war keine Rede.

Man möchte annehmen, daß dieser Gedanke der deutschen Reichsregierung ferngelegen habe, oder daß die Bildung einer Seemacht an der Nordseeküste überflüssig oder unmöglich erschienen sei. Indessen hätte man eine solche gebrauchen können, als seit der Mitte des 12. Jahrhunderts Dänemark auch zur See wieder erstarkte. Die auf den Trümmern der Macht Heinrichs des Löwen sich ausbreitende Herrschaft Waldemars II. von Dänemark mußte im Landkriege niedergerungen werden. Dann erst begannen die frühesten Seekriegsunternehmungen der Deutschen in der Ostsee.

Aber weder der deutsche König noch das deutsche Fürstentum wurden die Träger dieser neuen Seemacht, sondern die Städte. Diese Entwicklung bot von vornherein keinen ganz vollwertigen Ersatz für das, was andere Länder besaßen. Was in früheren

Zeiten versäumt oder durch politische Entwicklungen, wie etwa die Erhaltung der bäuerlichen Freiheit des friesischen Stammes, erschwert und vereitelt worden war, konnte nicht mehr nachgeholt werden: während die skandinavischen Reiche und England sich einer staatlichen Organisation des Seekriegswesens erfreuten, blieb Deutschland im wesentlichen angewiesen auf die Leistungen einzelner Seestädte.

Diese neue Seemacht kam auch fast ausschließlich in der Ostsee zur Geltung.

Selbst die gemeinschaftlichen Unternehmungen deutscher Nord- see- und Ostseestädte von Middelburg in Seeland bis Reval in den Kriegen mit König Waldemar Atterdag von Dänemark galten vorzugsweise den städtischen Handelsinteressen in der Ostsee: der Sicherheit des Verkehrs zwischen Ost- und Nordsee sowie der Heringsfischerei bei der Landschaft Schonen. Es sind die einzigen Seekriege, die gemeinschaftlich von zahlreicheren Seestädten an den Küsten der Nordsee und der Ostsee unternommen worden sind. Die Nordseestädte in Seeland und Holland haben sich nie wieder mit den Hansestädten zu einem gemeinsamen Seekriege vereinigt.

In den waldemarischen Kriegen griffen die vereinigten Städte auch Norwegen an. Als aber in den Seeräuberkämpfen am Ende des 14. Jahrhunderts die hansische Seemacht auch in der Nordsee, an der deutschen Küste und in Norwegen, erfolgreich auftrat, hatten die Niederlande bereits den Weg betreten, welcher im Verlauf weniger Jahrzehnte dahin führte, daß diese Küstenlandschaften an den Mündungen des Rheins, der Maas und der Schelde unter der Herrschaft der burgundischen Herzoge vereinigt wurden und zu einer reichsfremden, ja reichsfeindlichen Macht zusammenwuchsen. In den Landschaften der nördlichen Niederlande, in Holland und Seeland, verfügte schon das Territorialfürstentum und später die Burgunder über die Seestreitkräfte des Landes. Hier gab es eine Organisation des Seekriegswesens auf breiterer Grundlage als in den anderen deutschen Küstenländern.

Eben diese Landschaften traten nun, wie erwähnt, in einen immer schrofferen Gegensatz zu den Hansestädten. Sie unternahmen es, sogar das Handelsmonopol der Hanse in der Ostsee zu brechen. Sie benutzten die Streitigkeiten der Hanse mit dem Unionskönigtum der nordischen Reiche, um dort eigene Handelsprivilegien zu er-

werden. Sie führten, nicht lange nach ihrer Angliederung an das burgundische Reich, einen Seekrieg gegen die Hansestädte, in welchem es ihnen im Frieden vom Jahre 1441 gelang, sich den Zugang zur Ostsee offen zu halten. Ihr Handel in der Ostsee, zumal mit den preußischen und livländischen Seestädten, wuchs unaufhaltsam. Gefördert durch die Staatskunst ihres Landesherrn, des Herzogs von Burgund, gestützt auf ihre eigenen Seestreitkräfte, erhoben sie sich zu der einzigen Macht in der Nordsee, welche nicht allein durch Handel und Schiffahrt, sondern zugleich als Seemacht sich Geltung verschaffen konnte in der Ostsee. Das Ergebnis für die Nachbarn war ein doppeltes: Eine hansische Seemacht kam in der Nordsee nicht zur Entwicklung, und England wurde unter den in der Ostsee verkehrenden Nordseemächten in die zweite Reihe gedrängt.

Auch England vermochte nicht, das Emporkommen dieser neuen niederländischen Seemacht in der Nordsee zu verhindern. Man könnte zweifeln, ob denn im Mittelalter die insulare Lage für England ein Vorteil gewesen. Denn eben diese Lage gefährdete damals seine Sicherheit. Politisch und kommerziell stand es den Angriffen fremder Heere und fremder Kaufmannschaften offen wie kaum ein anderes Land. Im Laufe des ersten Jahrtausends unserer Ära ist es viermal von nachhaltigen Eroberungen heimgesucht worden, von denen der Römer, der Anglo-Sachsen, der skandinavischen Normannen und endlich der Franko-Normannen der Normandie, und jede dieser Eroberungen hatte, außer langen und gründlichen Verwüstungen großer Teile des Landes, tiefe soziale und politische Umgestaltungen in ihrem Gefolge. Auch seit der letzten dieser Eroberungen ist noch manche Invasion vom Festlande her gelungen. Die Seemacht des Landes war selten imstande, solche Einbrüche zu verhindern.

Wie in der Politik, so im Handelsleben. Kein Land Europas, mit Ausnahme Flanderns, wurde im späteren Mittelalter von Kaufleuten aus so zahlreichen Nationen aufgesucht und bestürmt wie England. Während aber Flandern den fremden Händlern die vortrefflichen Erzeugnisse seiner Industrie in großer Menge, nur wenig jedoch an Naturprodukten des Landes darbot und im übrigen als das Land des Austausches der Produkte des Nordens und

Südens, als „ein Stapelplatz für die anderen“, nach den Worten des Büchleins von der englischen Staatsweisheit, erscheint, gingen die fremden Kaufleute in England darauf aus, sich neben dessen industriellen Erzeugnissen vor allem die reichen Naturprodukte des Landes zu verschaffen, um sie selbst in ihre Heimat wegzuführen. Der eigene Aktivhandel der Engländer, welcher die Landesprodukte lieber selbst exportiert hätte, kämpfte daher unter dem Andrang der vielen fremden, mit weitgehenden Privilegien ausgestatteten Kaufleute mit den größten Schwierigkeiten.

Aus diesen Gründen war der englischen Politik ein zweifaches Ziel gesteckt: Behauptung der politischen Sicherheit und Ausdehnung des eigenen Handels. Um seine Sicherheit brauchte England nie weniger besorgt zu sein als in den ersten anderthalb Jahrhunderten der normannischen Herrschaft. Denn die Vereinigung mit der Normandie garantierte die Sicherheit der Insel. Sie bedeutete die Seeherrschaft des anglo-normannischen Reiches im Kanal. Der Verlust der Normandie in dem Kriege mit Philipp August von Frankreich hatte auf der Stelle eine französische Invasion zur Folge. Erst in den Zeiten der Isolierung des Inselreiches nahm auch die Schiffahrt im Kanal von Spanien und vom Mittelmeer her nach Flandern einen raschen Aufschwung. Eduard III. war auf dem rechten Wege, als er gegen die Bedrohung der Unabhängigkeit Englands durch Schottland und Frankreich den Schild erhob, um die alte Verbindung mit dem Kontinent wieder herzustellen.

Neuere Geschichtschreiber haben den hundertjährigen Krieg Englands mit Frankreich, der Frankreich verwüstete und England erschöpfte, als eine unvernünftige und nutzlose Verirrung getadelt. Aber er war ein Verteidigungskrieg um die Unabhängigkeit des Inselstaates, ein Kampf zur Wiedergewinnung der früheren vorteilhaften Position auf beiden Seiten der Meerenge. Eduard III. hat auch die Seeherrschaft Englands im Kanal zeitweilig wieder zur Geltung gebracht. Der Besitz der Normandie hatte für England eine ähnliche politische Bedeutung, wie der der Landschaften Halland und Schonen auf der Ostseite des Öresundes für Dänemark. Denn mit der Beherrschung des Landes auf beiden Ufern der Meerengen verband sich im Mittelalter auch der Besitz der Seehoheit auf ihnen, ein Anspruch, der infolge der Enge des Sundes schon

während des dritten Jahrzehnts des 15. Jahrhunderts in der Einrichtung des Sundzolles einen für die Befahrer der Meerenge recht unbequemen Ausdruck fand. In England hielt man den Anspruch auf die Seehoheit im Kanal mit den daraus hergeleiteten Rechten auch dann noch aufrecht, als der große Krieg mit einem gänzlichen Mißerfolge zu Ende gegangen.

Daran kann kein Zweifel sein, daß die Durchführung des kontinentalen Unternehmens und die Festhaltung der Normandie damals die Kräfte Englands überstiegen. Auch den glänzenden Erfolgen Heinrichs V. war keine Dauer beschieden. Unter den Bedrängnissen des Krieges erstarkten in Frankreich das Nationalgefühl, das Königtum und der Staat. Als kurz vor der Mitte des 15. Jahrhunderts Frankreich sich erhob zum letzten Ansturm auf die englischen Eroberungen und Besitzungen diesseit des Kanals, traf es das englische Reich unter dem unbedeutenden und willensschwachen Heinrich VI. in einem Zustande innerer Verwirrung und Ratlosigkeit, der allen Widerstand vergeblich machte. In wenigen Jahren fielen die Normandie und die südfranzösischen Provinzen Englands in die Hände der Franzosen. Nach dem Fall von Bordeaux im Oktober 1453 besaß England, mit Ausnahme des Stapelplatzes Calais, keinen Fuß breit Boden mehr in Frankreich.

Diese tatsächliche Entscheidung betrachteten freilich weder die Zeitgenossen noch die nächste Generation als das dauernde Ende des gewaltigen Kampfes. Kein Friede versuchte die Gegensätze auszugleichen, die Nationen zu versöhnen. Weil England seine Ansprüche festhielt, blieb auch die französisch-englische Feindschaft bestehen. Noch ein Menschenalter später meinte ein zeitgenössischer Geschichtschreiber, daß kein englischer König ohne einen auswärtigen Krieg, d. h. vor allem ohne einen Krieg mit Frankreich, sein Land mit dauerndem Erfolge regieren könne. Frankreich erschien nach wie vor als der „Erb- und Todfeind" Englands.

Aus der Fortdauer dieses Gegensatzes zu Frankreich in England ergab sich nun die Richtschnur für das Verhalten Englands zu den anderen Nachbarmächten. Die weiten französischen Küsten bildeten gegenüber England eine feindliche Linie, die des Herzogtums Bretagne, welches in dem letzten verhängnisvollen Kriege auf Frankreichs Seite gestanden, eine solche von zweifelhafter Freundschaft. Nur an den Besitz von Calais knüpfte sich in

England noch die Hoffnung, die prätendierte Seeherrschaft im Kanal nicht ebenfalls an die Franzosen zu verlieren. Mit den Staaten der pyrenäischen Halbinsel wünschte England Frieden zu halten. Der Handelsverkehr dieser Staaten richtete sich aber weit mehr nach den burgundischen Niederlanden als nach England, und daher wäre die unbedingte Freiheit der Schiffahrt im Kanal den spanischen und portugiesischen Handesflotten, wie übrigens auch den italienischen, der erwünschte Zustand gewesen. Diese Freiheit schien und war aber stets bedroht durch die erwähnten Ansprüche Englands, die gerade durch dessen Konflikt mit Frankreich sich lebendig erhielten und jederzeit zum Schaden der fremden Schiffahrt geltend gemacht werden konnten.

Anders standen die Dinge an den nördlichen Küsten. Als Nachbarn, die außer ihrer Territorialmacht über eine Handels- und Seemacht verfügten, kamen im wesentlichen nur der burgundische Staat und die deutsche Hanse für England in Betracht. Weder als See- noch als Handelsmacht trat Dänemark in der Nordsee hervor. Die Unionspolitik der dänischen Könige fesselte die politischen Kräfte der drei Reiche an den Norden. Den Handelsverkehr Englands mit dem Osten und Norden, wegen der Feindschaft mit Frankreich von besonderer Wichtigkeit für England, vermittelten, abgesehen von Engländern selbst, vorzugsweise niederländische und hansische Kaufleute. Daraus ergab sich für England eine einfache Rechnung. Mit einer von diesen beiden Mächten, Burgund oder Hanse, mußte England notwendig Frieden halten, um wenigstens nach Einer Seite hin sich einen Weg für Ausfuhr und Einfuhr offen zu halten. Eine von beiden konnte es zur Not entbehren, beide nicht.

Aber die Durchführung auch dieser fast selbstverständlichen Politik einer Ausspielung der einen Handelsmacht gegen die andere stieß auf Hindernisse. Weniger zwar bei der Hanse. England kannte und betrachtete die Hanse lediglich als Handelsmacht, nicht als Kriegsmacht. Trotz mancher Störungen des hansisch-englischen Verkehrs, die hier und dort sich in den üblichen Verfolgungen und Gefangensetzungen der Kaufleute, in Beschlagnahme ihrer Güter und Schiffe und dergleichen Vorgängen äußerten, hatte nie ein kriegerischer Konflikt die beiden Mächte entzweit. Niemals war eine hansische Seemacht an den Küsten Englands oder der

Niederlande erschienen. England behandelte daher die Hanse als eine Handelsmacht, von welcher vorausgesetzt wurde, daß ihr bewaffneter Arm nicht so weit reiche, wie ihre Schiffe fuhren.

Auf anderer Grundlage beruhte Englands Stellung zu Burgund. Der burgundische Staat, unter dem klugen und staatsmännisch begabten Philipp von Burgund, stand dem Inselreich gegenüber in der doppelten Eigenschaft als Territorial- und Seemacht und als Handelsmacht. Hierin lag die Schwierigkeit. Die Burgunderherzoge hatten in den niederen Landen ihre Herrschaft erweitert und neubegründet auf Kosten Frankreichs und des deutschen Reiches. Da nun der Bestand dieser neuen Macht und die Souveränität der Burgunderherzoge ernstlich nur bedroht und bestritten wurde durch das französische Königtum, so lag für England ein politisches Einvernehmen mit Burgund, dem mißtrauischen Nachbarn des feindlichen Nachbarn, in der Richtung seiner Interessen. Aber daraus folgte noch nicht ein Einverständnis auf dem Gebiete des Handels. In Burgund behandelte man den englischen Handel unfreundlich. Philipp schützte seine einheimische blühende Tuchindustrie gegen den Wettbewerb der englischen. Er verbot den Handel mit englischem Tuch wiederholt in Flandern oder in allen seinen Ländern. Das führte in England wieder zu Repressivmaßregeln gegen den niederländischen Handel und gegen die Erzeugnisse der niederländischen Industrie. Und dieser Handelskrieg kam nun auch wieder der Hanse und ihrer Stellung in England zu statten. Denn wenn der wichtigste Artikel der englischen Industrie in den Niederlanden gar nicht oder nur in beschränkter Weise abgesetzt werden konnte, mußten die hansischen Kaufleute um so willkommener sein als Abnehmer dieser Ware.

Diese kurzen Erörterungen werden die oben ausgesprochene Ansicht rechtfertigen, daß England bei den Versuchen zur Regelung seiner Handelsbeziehungen mit dem Norden und Osten Europas mit einiger Geduld und Vorsicht zu Werke gehen mußte. Dies um so mehr, als es an der Stelle des hansischen Gebietes, wo seine Kaufleute sich einen sicheren Zugang zu den Reichtümern des Ostens erschlossen zu haben glaubten, im Ordenslande Preußen, auf einen gefährlichen und zähen Widerstand stieß. Seine Gegner waren die preußischen Städte, vor allem Danzig. Das letzte Ziel

der inneren Handelspolitik Danzigs war die Durchführung eines strengen Fremdenrechts und der Ausschluß jeglicher nichtstädtischer, sowohl einheimischer wie fremdländischer, Autorität in Sachen des Handels aus der Stadt und ihrer Wirtschaft. Die Stadt beanspruchte, was übrigens durchaus in dem Zuge und Charakter der damaligen Anschauungen von städtischer Wirtschaftspolitik lag, den fremden Kaufleuten ausnahmslos den Geschäftsverkehr untereinander zu verbieten und nur den mit den Einheimischen zu erlauben, die Dauer des Aufenthaltes und die Art des Handelsbetriebes der Fremden nach Belieben zu regeln und eine Niederlassung fremder Kaufleute in ihren Mauern nicht zu dulden.

Unter mannigfachen Streitigkeiten und mit wechselndem Erfolge bemühten die Engländer sich, ihre Stellung zu behaupten und eine Milderung der Schärfe jener Grundsätze für sich zu erlangen. Es gelang ihnen, einem Vertrage, der im Jahre 1437 mit einem Danziger Gesandten in England vereinbart wurde, eine Fassung zu geben, aus der sie einen Anspruch herleiten zu können vermeinten auf Befreiung in Preußen von den ihnen lästigen Zöllen und von allen ihre Handesfreiheit beschränkenden Verordnungen und Satzungen. Diesem Vertrage versagte indessen der Hochmeister des Ordens die formelle Genehmigung. Danzig verharrte auf dem Wege strenger Durchführung seines Fremdenrechts.

Der Beginn des letzten Ringens zwischen Frankreich und England um die festländischen Besitzungen Englands war der Augenblick, in welchem die Engländer selbst durch eine Gewalttat ihre Lage auch in Burgund und im Gebiete der Hanse verschlechterten.

Im Herbst des Jahres 1448 erschien eine englische Gesandtschaft in den Hansestädten, um die Angelegenheiten des englischen Handels im Norden zu regeln. Sie verhandelte in Lübeck mit den Gesandten der Hansestädte und des Hochmeisters von Preußen. Vor allen Dingen sollten die Preußen zur Anerkennung des Vertrages von 1437 bewogen werden. Aber da zeigten sich die größten Schwierigkeiten. Die Preußen verweigerten die Anerkennung. Die Bevorzugung nur Einer fremden Nation hätte das System ihres städtischen Fremdenrechts durchbrochen und den andern Fremden ein Anrecht gewährt und eine Handhabe geboten,

es völlig zu zertrümmern. Die Engländer verkündeten daher den Preußen, daß deren Kaufleute nun auch in England von den hansischen Vorrechten ausgeschlossen sein sollten. Aber hier traten die anderen Hansestädte vor mit der Erklärung, daß sie sich keine gesonderte Behandlung der Kaufleute einzelner hansischer Territorien in England gefallen lassen würden. So erreichten die Engländer in Lübeck ihr Ziel nicht. Vielleicht hatten sie die Hoffnung nicht aufgegeben, durch direkte Verhandlungen in Preußen mit dem Hochmeister ein besseres Ergebnis zu erzielen, als plötzlich die Lage sich änderte.

Ein Gewaltstreich der englischen Regierung hatte auch den hansischen Handel im Kanal getroffen. Der Wiederausbruch des Krieges mit Frankreich war damals unvermeidlich. Die Engländer selbst hatten ihn wieder begonnen, weniger zwar aus militärischen Gründen, als in der Absicht, durch unverhofften Überfall wenigstens gute Beute zu machen. Wie auf dem Kontinent mit der reichen Stadt Fougères in der Bretagne, so im Kanal gegen die neutrale Schiffahrt. Die Habgier einiger leitender Personen am englischen Hofe erklärt zum Teil diese Zügellosigkeit der englischen Politik. Ein englischer Pirat erhielt den verdeckten Befehl, die Seeräuber vom Meere wegzufegen. Er verstand seinen Auftrag. Er sollte die Seeherrschaft im Kanal behaupten und die neutrale Schiffahrt niederschlagen. Im Mai 1449 griff er eine stattliche Handelsflotte an, die aus dem größten Salzexporthafen Europas, der Baie d. i. der Bucht von Bourgneuf nördlich von der Mündung der Loire, hauptsächlich mit Salz beladen, nach der Nordsee fuhr. Sie wurde gekapert, ein Teil der gewaltigen Beute im königlichen Palast zu Westminster aufgestapelt. Die ganze Flotte zählte an 110 Segel, von denen die meisten in den Niederlanden, außerdem 16 in Lübeck, 14 in Danzig, andere in Rostock und Kampen beheimatet waren. Dieser Schlag gegen die hansische Schiffahrt war nicht der letzte; auch andere hansische Fahrzeuge sahen sich in der Nordsee angegriffen und verfolgt von den Engländern.

Die Hanse war damals aus manchen Gründen nicht in der Lage, wegen dieser Angriffe sogleich eine Fehde mit England zu beginnen. Natürlich griff man auf dem Kontinent sofort zu Repressalien gegen die Engländer, welche übrigens den burgundischen Niederländern und den Kampern die Schiffe zurückgegeben und

nur deren Ladung behalten hatten. Philipp von Burgund erzwang später auch für diese eine Entschädigung. Von den Hansestädten vermochte nur Danzig, wo der englische Handel am stärksten war, sich hinreichenden Schadenersatz zu verschaffen. Lübeck und die anderen geschädigten Hansestädte, wiewohl sie gegen die Engländer einschritten, fanden augenscheinlich nicht genügend wertvolle Objekte, um ihren Schaden zu decken.

So war die Lage eigentümlich verwickelt. In England selbst gingen die dort verweilenden hansischen Kaufleute frei ihren Geschäften nach, nur daß man jetzt ihre Privilegien wenig beobachtete. Die hansische Schiffahrt dagegen wurde von den Engländern wegen des französischen Krieges feindselig behandelt. Verhandlungen erschienen jetzt den Engländern erst recht aussichtslos. Die Ersatzforderungen Lübecks und der anderen Hansestädte komplizierten die beiderseitigen Beziehungen. Dabei war auf seiten der Hanse der Wunsch unverkennbar, dieser Streitigkeiten wegen es nicht zum äußersten kommen zu lassen. Trotz aller Gefahren, welche der Schiffahrt drohten, ließ man in der Hanse die Schiffahrt und die Zufuhr nach England frei. Lübeck und seine Mitstädte hofften demnach, durch das friedliche Mittel der Verhandlung schließlich Schadenersatz zu erlangen.

Daß diese Rechnung fehlschlug, lag vornehmlich an zwei Umständen: an der Unzuverlässigkeit der englischen Politik und an der Uneinigkeit der Hansestädte. Die Engländer gingen zwar ein auf den Gedanken einer neuen Zusammenkunft zur Beratung über den Schadenersatz und die Wiederherstellung des regelmäßigen Handelsverkehrs. In Wirklichkeit wollten sie aber der Erörterung des Schadenersatzes aus dem Wege gehen und nur die Wiederaufnahme des Handels erreichen. Sie wünschten die Fortsetzung des Handelsverkehrs mit der Hanse um so mehr, als, wie erwähnt wurde, Philipp von Burgund wegen der Feindseligkeiten Englands gegen die niederländische Schiffahrt zu Vergeltungsmaßregeln gegriffen hatte, zu weiterem Einschreiten gegen den englischen Handel bereit war und Kriegsschiffe in die See schickte. In England setzte man also die hansischen Privilegien wieder in Kraft, außer für die Danziger und die Lübecker. Die Absicht der Engländer war sodann, durch ein Sonderabkommen mit Preußen ihren Handel nach der Ostsee wieder in Gang zu bringen. Das war nur möglich, indem

Lübeck übergangen wurde und dessen Ersatzansprüche unberücksichtigt blieben.

Dabei kam den Engländern der bei den meisten Hansestädten vorhandene Wunsch nach Fortdauer des Handelsverkehrs mit England zu statten. Wir besitzen bislang kein ausreichendes Zeugnis oder statistische Quellen, auf Grund derer die Beteiligung der einzelnen Hansestädte an dem Handel mit England um die Mitte des 15. Jahrhunderts bestimmter oder zahlenmäßig veranschaulicht werden könnte. Doch scheint soviel sicher, daß unter den niederrheinischen Städten Köln und Nimwegen weitaus am stärksten im englischen Handel vertreten waren; daß sodann die großen westfälischen Städte Dortmund, Münster und Soest noch immer einen ansehnlichen Anteil an diesem Handel besaßen; daß Hamburg und Lübeck einen starken Verkehr mit England unterhielten; daß Danzig in einem sehr bedeutenden Austausch mit England stand, an welchem auch andere Preußen und nichtpreußische Hansen teilnahmen, während Danzig wiederum für die englischen Kaufleute der wichtigste Verkehrsplatz des ganzen Hansegebietes geworden war; daß endlich nicht allein aus anderen hansischen Seestädten Kaufleute und Schiffer nach England fuhren, sondern auch außer den westfälischen noch andere Binnenstädte wie die sächsischen, an ihrer Spitze Braunschweig und Magdeburg, Interesse zeigten an der Pflege des direkten Handels ihrer Kaufleute mit dem Inselreiche. Trotz der feindseligen Behandlung der hansischen Schiffahrt durch die Engländer waren zahlreiche Hansestädte nicht willens, die Schadenersatzfrage zum Mittelpunkt der Auseinandersetzung mit England zu machen. Denn der Nutzen des augenblicklichen Verkehrs mit England schien den bisher erlittenen Schaden weit zu überwiegen. Während des französischen Krieges und der handelspolitischen Spannung Englands mit Burgund mußte die Zufuhr aus hansischen Häfen nach England doppelten Gewinn abwerfen. Sodann fürchtete man für die Sicherheit der in England befindlichen hansischen Kaufleute und Güter, wenn es zu einem Bruch mit England käme.

Alles dies übersah auch Lübeck nicht. Aber es hielt daran fest, daß der Friedensbruch Englands eine Sühne finden müsse, bevor ein regelmäßiger Verkehr der Engländer nach hansischen Häfen wieder zugelassen werden könne. Wenn den Engländern

die Beraubung der großen Flotte nachgesehen wurde und die Frage des Schadenersatzes ungeregelt blieb, entschwand auch die Aussicht auf eine für die Hanse vorteilhafte Ordnung der übrigen englisch-hansischen Verkehrsbeziehungen. Auch diesmal verschmolzen bei Lübeck die eigenen mit den gemeinhansischen Interessen.

Angesichts der fortdauernden Feindschaft der Engländer gegen die hansische Schiffahrt behielt die lübische Politik eine Weile die Oberhand. Als die Preußen versuchten, einseitig den regelmäßigen Verkehr mit England wiederherzustellen, wurden die englischen Gesandten, welche diesen Verkehr unter Umgehung Lübecks regeln sollten, auf ihrer Reise nach Preußen aufgegriffen und als Gefangene nach Lübeck gebracht. In England wuchs inzwischen die innere Verwirrung. Die Erbitterung über den schmachvollen Verlauf des französischen Krieges und über die Stockung des Handels, die man auch dem gewalttätigen Zugreifen der Regierung gegen die Neutralen zuschrieb, schaffte sich Luft in dem Aufstande der Kenter. Eine von fünfundzwanzig Hansestädten beschickte Versammlung, welche im Herbst 1450 in Lübeck tagte, stellte sich in der Hauptsache auf den Standpunkt Lübecks. Nach ihren Beschlüssen sollte bei ferneren Verhandlungen mit England in erster Linie die Schadenersatzfrage geregelt und die hansischen Kaufleute in England ohne Ausnahme wieder in den vollen Genuß ihrer Privilegien gesetzt werden, wofür acht englische Städte Bürgschaft übernehmen müßten. Man beschloß auch, die Zufuhr nach England einzustellen und die hansischen Waren in England unvermerkt aus dem Lande schaffen zu lassen.

Diese feste Haltung der von Lübeck geleiteten Hanse verfehlte ihre Wirkung nicht. Die hansischen Kaufleute in England, welche wegen der Gefangennahme der englischen Gesandten in Arrest genommen waren, erhielten im Herbst ihre Freiheit wieder und auch die bedingte Erlaubnis zur Ausfuhr ihrer Güter. Die englische Regierung betonte jetzt ihre Friedensliebe sogar unter Hinweis auf die alte Blutsverwandtschaft und nahm sofort den Vorschlag zu weiteren Verhandlungen an.

Dennoch erreichte die Hanse nichts, und das lag, wie schon gesagt, nicht zum wenigsten an der Uneinigkeit der Hansestädte. Von den englischen Gesandten entfloh der wichtigste, Thomas Kent, unter Bruch seines Treugelöbnisses aus Lübeck. Er durch-

schaute die Lage und hatte seinen unfreiwilligen Aufenthalt an der Trave benutzt zur Beobachtung der verschiedenen Strömungen innerhalb der Hanse und zur Erkenntnis der Tatsache, daß Lübeck der gefährlichste Feind Englands sei, weil es die Politik der Einheit und des festen Zusammenschlusses aller hansischen Städtegruppen vertrat. Er glaubte rechnen zu können auf die Rivalität der Städte und Städtegruppen untereinander, und darin täuschte er sich nicht.

England deckte sich den Rücken, indem es seinen Frieden mit Burgund verlängerte und Schadenersatz an Burgund bezahlte für die Wegnahme der großen Flotte. Als dann in Utrecht im Jahre 1451 die Verhandlungen mit der Hansestädten begannen, wurde es bei der schwächlichen Haltung der auf Lübeck eifersüchtigen Hansestädte den Engländern leicht, den Plan zu durchkreuzen, welchen Lübeck für die Beratungen aufgestellt hatte. Unter den englischen Gesandten erschien, zur Entrüstung der Lübecker, auch jener wortbrüchige Kent. Statt in die Erörterung des Programms der Hansestädte einzutreten, forderte er zu allererst die Freilassung der übrigen englischen Gesandten samt ihrer Habe und Begleitung durch Lübeck. Lübeck wies die Anmutung zurück. Die anderen Hansestädte, besonders die Preußen und die Kölner, nur darauf bedacht, den Frieden mit England um jeden Preis zu erhalten und ihren eigenen Handel nicht in Gefahr oder zum Stillstand zu bringen, waren schwach genug, in demselben Sinne auf die Lübecker einzureden, anstatt durch eine einmütige Haltung die Engländer zur Beratung des hansischen Programms zu zwingen. So erlitten Lübeck und die Hanse zugleich eine Niederlage. Die Engländer erreichten ihren Hauptzweck: das beiderseitige Versprechen eines friedlichen Handelsverkehrs. Damit war die für England lästige Schadenersatzfrage in den Hintergrund gedrängt, die Zufuhr aus vielen Hansestädten nach England gesichert und die Einheit der hansischen Politik gesprengt.

Lübeck, welches allein eine seiner leitenden Stellung in der Hanse entsprechende würdige Haltung behauptet hatte, griff zu dem äußersten Mittel. Es versuchte, dem englischen Handel gewaltsam den Zugang zur Ostsee zu sperren. Es sandte dem König Heinrich den Fehdebrief, verbot im nächsten Frühjahr die Durchfuhr englischer Waren durch Lübeck, wodurch für diese der Land-

weg von Hamburg nach Lübeck verschlossen wurde, und schickte im Mai Kriegsschiffe in die See, um die Engländer und englische Güter abzufangen. Gleichzeitig ließ König Christian von Dänemark, offenbar nach Verabredung mit Lübeck, englische Waren im Öresund aufgreifen. Es stellte sich aber bald heraus, daß unter den obwaltenden Umständen diese Gewaltmittel mehr Schaden brachten als Nutzen stifteten. Die Zugriffe der Kriegsschiffe trafen mehr die befreundeten Neutralen und Nachbarn als die Engländer. Die Vermischung englischer und hansischer oder befreundeter nichthansischer Güter, der Verkehr der Hansestädte mit England ließen sich nicht verhindern. Im Gegenteil geriet der lübische Handel allerorten in Gefahr, durch Repressalien erst recht geschädigt zu werden. Lübeck zog seine Kaper zurück. Auch diese Aktion war gescheitert.

Wider den Willen fast der ganzen Hanse konnte Lübeck allein gegen England nichts durchsetzen. Es gelang ihm nur, mit Hilfe seines allgemein anerkannten Gewohnheitsrechtes auf die oberste Leitung der hansischen Geschäfte und besonders auf die Einberufung der großen Städteversammlungen, eine Verständigung der Hanse mit England unter Ausschluß seiner selbst zu verhindern. Aber es sah ein, daß nichts übrig blieb, als dem Drängen der Hansestädte nach friedlichem Verkehr mit England völlig nachzugeben und auf seine Schadenersatzansprüche vorläufig in Geduld zu verzichten. England kam den Friedenswünschen der Hansestädte entgegen durch Erteilung von Geleitsbriefen für die hansischen Schiffer und Kaufleute. Auch England mußte sich bescheiden, die Durchsetzung seiner alten Ansprüche in Preußen der Zukunft zu überlassen.

Im Juli 1454 hob Lübeck auch das Verbot der Durchfuhr englischer Waren auf. Damit hatte es tatsächlich den Frieden mit England wiederhergestellt. Im Herbst des nächsten Jahres erklärte sich auch England bereit zur Bewilligung eines achtjährigen Friedens mit der Hanse, und im März 1456 erfolgte die öffentliche Verkündigung desselben in England. Alle Feindseligkeiten gegen die Hansen und die Lübecker wurden verboten. Auch die Lübecker nahmen die Schiffahrt durch den Kanal wieder auf. Für eine Reihe von Jahren schien der Friede gesichert. Die alten Streitfragen über die Privilegien und den Schadenersatz ruhten. Die Regelung der dauernden Rechtsgrundlagen des beiderseitigen Ver-

kehrs blieb der Zukunft vorbehalten. Da erfolgte wenige Jahre nach dem Friedensschluß ein neuer Schlag Englands gegen den Handel Lübecks.

Das Interesse Lübecks an dem Streit mit England war erlahmt und abgelenkt worden durch Ereignisse im Ostseegebiet. Seit dem Herbst 1453 bestand Gewißheit über den Ausbruch des Krieges zwischen dem preußischen Orden, Polen und den preußischen Ständen. Lübeck, frühzeitig unterrichtet über die Zustände in Preußen und über die Absichten der mißvergnügten Untertanen des Ordens, stand seit Eröffnung des Krieges im Februar 1454, der von nun an dreizehn Jahre lang den Boden Preußens verwüstete und auch den Handelsverkehr in der Ostsee von Jahr zu Jahr mit wachsender Heftigkeit beunruhigte und schädigte, mit seinen Neigungen auf der Seite des um seine Freiheit ringenden Danzig. Auch in dem Zwist mit England hatte Lübeck wiederholt den Einfluß des mit Lübeck rivalisierenden Hochmeisters auf die Hanse verspürt. Jetzt war der Hochmeister unschädlich. In der Hanse herrschten wieder ausschließlich die städtischen Interessen. Lübeck wollte unter diesen Umständen nicht durch Feindseligkeiten gegen die Engländer dem Danziger Handel Hindernisse bereiten. Aber der Krieg, die Störung des Ostseeverkehrs und das Treiben der Danziger Kaper hielten nun die Ostseestädte, wie alle Ostseemächte, fortdauernd in Atem.

Mit den französischen Küstenprovinzen verlor England auch die Seeherrschaft. Die Kämpfe zu Lande, welche unglücklich für die Engländer verliefen, setzten sich fort auf der See. Eine neue französische Seemacht erstand, besonders in den Häfen der Normandie: französische und bretagnische Piraten störten im Kanal und in der Nordsee die Schiffahrt und beunruhigten die englischen Küsten. Im Jahre 1457 überfiel eine französische Flotte die englische Hafenstadt Sandwich und plünderte sie. Engländer und Niederländer klagten gegenseitig über Beraubungen ihrer Schiffe. Der hansische Seeverkehr nach Brügge mußte von den Städten durch Kriegsschiffe gedeckt werden. Auch die Niederländer legten zum Schutze ihres Handels und ihrer Heringsflotte Kriegsschiffe in die See.

Im Jahre 1455 wurde in England Graf Richard von Warwick

zum Befehlshaber in Calais und auf der See ernannt. Auch dieser verstand seine Aufgabe nicht anders, als angesichts des Erscheinens fremder Kriegsschiffe in der Nachbarschaft Englands die englischen Ansprüche auf die maritime Vorherrschaft zu erweisen durch Vernichtung der neutralen Schiffahrt. Im Mai 1458 griff er bei Calais eine spanische Flotte an, die mit dem Verlust von sechs Schiffen entkam. Besser gelang ihm ein zweiter Streich. Eine lübische Flotte von 18 Schiffen hatte im Frühjahr Salz und Wein wiederum in der Bai von Bourgneuf geladen. Auf der Rückkehr durch den Kanal wurde sie im Juli bei Winchelsea von Warwick angehalten und nach nutzlosem Widerstande überwältigt. Die ganze Flotte samt der Ladung wurde als gute Prise behandelt, die Mannschaft sogleich oder nach einiger Zeit entlassen. Um den Schein zu wahren, setzte die englische Regierung eine Untersuchungskommission ein. Allein schon der Umstand, daß zu ihren Mitgliedern jener uns bekannte Kent gehörte, verrät, daß an dem Gewaltstreich auch der Wunsch nach Rache an dem früheren Gegner Anteil hatte. Die Regierung und Warwick ließen ein halbes Jahr verstreichen, bevor sie Lübecks Beschwerde einer Antwort würdigten. Die Gewalttätigkeit wurde verhüllt unter der Behauptung, daß die Lübecker die Angreifer gewesen. Aber der einzige englische Chronist, der das Ereignis erwähnt, gibt als den Grund der Wegnahme der Schiffe ihre Weigerung an, auf Befehl Warwicks im Namen des Königs von England die Flagge zu streichen.

Gegenüber diesem neuen Friedensbruch Englands befand sich Lübeck in einer noch ungünstigeren Lage als nach dem ersten. Die anderen Hansestädte hatten vorgezogen, den Streit Lübecks mit England als eine Partikularangelegenheit Lübecks zu behandeln, weil es für jeden bequemer schien, sich um den Schaden der Genossin nicht zu kümmern und so den eigenen Vorteil nicht aufs Spiel zu setzen. Es kam hinzu, daß der preußisch-polnische Krieg immer weitere Kreise in Mitleidenschaft zog. Die Danziger Kaper, im Jahre 1458 mindestens zweiundzwanzig Schiffe, vergriffen sich an Freund und Feind, drangen bis in die neutralen Gebiete und Häfen und riefen durch ihr gewalttätiges Treiben zahllose Beschwerden und steigende Erbitterung hervor. Christian von Dänemark, nachdem er seinen Rivalen aus Schweden verdrängt, hatte zwar nach seinem Einzuge in Stockholm die schwedischen Privilegien

der Hanse bestätigt. Aber in Putzig an der Danziger Bucht saß sein vertriebener Gegner Karl Knutson unter dem Schutze Danzigs und Polens und wartete auf eine günstige Gelegenheit zur Rückkehr nach Schweden. Wer konnte sagen, ob sie nicht schon bald erscheinen würde? Die Unruhe und die Spannung in den Ostseeländern nahmen alle Aufmerksamkeit in Anspruch. Schweden und Preußen waren die Länder, auf deren Schicksal während dieser Jahre in Lübeck politische Wetten abgeschlossen wurden. Mit den Niederlanden bestand Friede; die Handelssperre gegen Flandern war erst vor kurzem aufgehoben worden; das hansische Kontor hatte wieder in Brügge Residenz genommen. So vermochte Lübeck gegen den neuen Streich Englands nichts auszurichten. Es verkündete den Wiederbeginn seiner Fehde mit England und ließ durch bewaffnete Schiffe die See nach Engländern absuchen. Ein praktischer Erfolg wurde damit nicht erzielt.

Somit war die frühere Lage wiederhergestellt: Lübeck allein und gesondert von allen Hansestädten in offener Fehde mit England, dabei, obwohl abermals schwer verletzt, ohne Hoffnung auf Schadenersatz. Nur an einer Stelle war eine Veränderung eingetreten. Danzig, von allen Seiten bedrängt, sah sich auf Lübecks Freundschaft angewiesen. Doch war es nicht in der Lage, sich an der englischen Angelegenheit tatkräftig zu beteiligen. Übrigens gestatteten ihm seine neuerdings von Polen erworbenen Privilegien, den englischen Handelsverkehr in Danzig nach Gutdünken zu behandeln. Es war entschlossen, die alten Wünsche der Engländer nach völliger Handelsfreiheit und dauernder Niederlassung in Danzig niemals zu erfüllen. Dagegen schienen den rheinischen Hansestädten die Umstände günstig, ihren Einfluß in England auf Kosten der östlichen Städte zu verstärken.

Zwei Thronwechsel, welche im Jahre 1461 stattfanden, sind wie für die allgemeine Geschichte so auch für die der Hanse von großer Bedeutung gewesen. In Frankreich ging die Regierung an Ludwig XI. über. Ein ebenso energischer wie verschlagener Politiker, hat er in Frankreich den Grund gelegt zu der festbegründeten Staatseinheit, deren Vorzüge unter seinen Nachfolgern sich glänzend bewährten. Während seines Aufenthaltes in den Niederlanden, in den letzten Jahren vor seiner Thronbesteigung,

lernte er dort ein reich entfaltetes Handelsleben kennen und verwertete später seine Erfahrungen und Beobachtungen zum Nutzen des eigenen Volkes. Auch dem Handel der Hansestädte nach Frankreich blieb er während seiner zweiunddreißigjährigen Regierungszeit, ungeachtet einiger Zwistigkeiten, im allgemeinen freundlich gesinnt. Jetzt trat auch für die Hanse der Vorteil der politischen Trennung der französischen Küstenländer von dem britischen Inselreich deutlicher zutage. Der englische Handel verlor sein Übergewicht im Zwischenverkehr zwischen beiden Ländern. Hier konnte der hansische Handel Raum gewinnen. Wenige Jahre nach seinem Regierungsantritt verlieh Ludwig XI. den Hansestädten Schutz und Sicherheit für ihren Verkehr mit Frankreich. In allen größeren Hafenplätzen an der Westküste Frankreichs wurde der Schutzbrief verkündigt.

In England bestieg Eduard IV., der Erbe der Ansprüche des Hauses York, den Thron. Er stützte sich anfänglich auf den Süden Englands und vorzüglich auf London. Nachdem in der Schlacht bei Towton die Entscheidung für ihn und gegen die mit den Schotten verbündeten Lancaster, Heinrich VI. und dessen Gemahlin Margareta von Anjou, gefallen, gab der rasche Umschwung dem englischen Kaufmannsstande neue Hoffnung auf große Erfolge gegen die Konkurrenz der Hanse. In England hatte man Grund, der Hanse nach allem, was vorgefallen, mit geringer Achtung zu begegnen. Man nahm daher die alten Ansprüche wieder auf, besonders die für den Handel in Preußen. London verdrängte die hansischen Kaufleute aus dem Besitze des Teiles des Londoner Bischofstores, dessen Instandhaltung und Bewachung Pflicht und Recht der Hansen war. Die Hauptstadt und das Parlament vereinigten sich in der Forderung, daß die Privilegien der Hanse nur unter der Bedingung der Gegenseitigkeit aller Rechte, auch für den Verkehr der Engländer in den Hansestädten, erneuert werden dürften. Man hoffte sogar, die Hansen aus dem Zwischenhandel Englands mit den Niederlanden und mit der Baie zu verdrängen.

Eduard selbst war vorsichtiger. Sein Thron stand keineswegs auf festen Füßen; er hat zehn Jahre gebraucht, um seine Herrschaft für den Rest seiner Regierung zu sichern. Für ihn war die hansische Angelegenheit vorzugsweise eine politische Machtfrage. Es kam ihm auf die politischen Vorteile an, welche ihm die Hanse-

städte, gegen Bestätigung ihrer englischen Privilegien, auf dem Kontinent durch Bündnisse und Freundschaften mit Fürsten und Städten verschaffen könnten.

Da zeigte sich aber, daß auch England nicht weiterkam gegen den Widerstand Lübecks. Denn von allen Hansestädten besaß Lübeck die größte politische Macht und den meisten Einfluß in und außer der Hanse. Man darf sogar sagen: nur unter Lübecks Leitung war die Hanse eine politische Macht, ohne Lübeck bedeutete sie wenig. Gerade Lübeck aber verweigerte vorläufig seine Teilnahme an Verhandlungen mit England. Der Krieg in der Ostsee und in Preußen tobte ohne Aufhören weiter. So kam es zu keiner dauernden Sicherheit für beide Teile. Nur immer auf mehr oder weniger kurze Fristen verlängerte man in England den dort anwesenden Hansen den Gebrauch ihrer Privilegien.

Mit unermüdlichem Eifer war namentlich Köln bestrebt, sowohl bei England wie bei den Hansestädten, das Band des Verkehrs zwischen beiden nicht zerreißen zu lassen. Wie seit alter Zeit bestand auch damals ein recht lebhafter Verkehr der Kölner Kaufleute nach England. Da nun der Einfluß der östlichen Städte, besonders Lübecks und Danzigs, in England zurücktrat, begann der der Kölner in der hansischen Niederlassung, im Stalhof zu London, zu steigen. Die Kölner erinnerten sich wieder der seit zweihundert Jahren verlorenen vorörtlichen Stellung ihrer Stadt im englischen Handel. Eine Aussicht schien sich aufzutun, der Überlegenheit und Oberleitung, die Lübeck in der Hanse besaß und übte, jetzt ein Ende zu machen. Eine Gesandtschaft, welche Köln und Nimwegen nach England schickten, erreichte dort im Jahre 1463 eine Verlängerung der hansischen Privilegien auf dritthalb Jahre. Die Rührigkeit Kölns brachte zuwege, daß endlich im Herbst 1465 eine Zusammenkunft englischer und hansischer Gesandten in Hamburg stattfinden konnte.

Auf ihr traten aber die Gegensätze der Parteien wieder aufs schärfste hervor. Es stellte sich heraus, daß diese Meinungsverschiedenheiten unausgleichbar waren. Die Engländer kamen nur mit dem Verlangen nach einem Frieden oder einem Waffenstillstand, wollten aber von Genugtuung für die Beraubung der beiden Flotten nichts hören. Lübeck dagegen samt den anderen von England geschädigten Städten Bremen, Wismar und Rostock wiesen, durch

die ungesühnten Friedensbrüche Englands belehrt, den Gedanken an Frieden oder Stillstand zurück und beharrten in dem Gewoge der Meinungen fest auf vorheriger Leistung oder Regelung des Schadenersatzes. Von vornherein hatte Lübeck ausgesprochen, daß es nicht der Urheber dieser Zusammenkunft, sondern nach wie vor Englands Feind sei. Also führten die Beratungen in Hamburg in der Hauptsache zu keinem Ergebnis.

Die entschiedene Haltung Lübecks und seiner in gleicher Lage befindlichen Genossinnen ließ in England die Hoffnung auf einen gütlichen Ausgleich mit den bisher versuchten Mitteln immer tiefer sinken. Man verlor sichtlich die Lust zu weiteren Verhandlungen. Die Lage war für England um so unbequemer, als seit dem Jahre 1464 England in scharfem Handelskriege stand mit den burgundischen Niederlanden. Die englischen Kaufleute in den Niederlanden mußten nach dem Bistum Utrecht übersiedeln, um dort ihre Waren, vor allem die englischen Tücher, abzusetzen. Die Hanse dagegen hatte ihre Handelsbeziehungen im Westen von neuem gesichert; längs der ganzen atlantischen Küste von Flandern bis zur Straße von Gibraltar schützten neue Verträge und Übereinkommen mit Frankreich, Bretagne, Castilien und Portugal den hansischen Handel.

Auf die Dauer konnte freilich auch Lübeck die Stellung nicht behaupten, die es gewählt hatte. Die hansischen Privilegien in England waren doch immerfort, wiewohl nur auf kurze Zeitspannen, verlängert worden. Angesichts des Streites mit Burgund stellte selbst das englische Parlament ihre Gültigkeit nicht in Abrede. Daß König Eduard einen zuverlässigen Frieden mit der Hanse wünschte, kann kaum bezweifelt werden. Den Handel mit England hielten die meisten Hansestädte aufrecht, wie auch die Engländer in Preußen und sonst im Gebiete der Hanse verkehrten. Nicht allein Köln und die niederrheinischen Hansestädte, deren Verhalten in den Angelegenheiten des Brügger Kontors der Hanse bei den anderen Städten gerechtes Mißtrauen erweckte, sondern auch Hamburg und die Preußen bestürmten Lübeck, durch seine dauernd schroffe Ablehnung nicht die Erhaltung der hansischen Freiheiten in England aufs Spiel zu setzen. Was Lübeck zum Einlenken bewog, war eine doppelte Erwägung. Der Friede von Thorn, der im Herbst des Jahres 1466 dem langen, verheerenden

Kriege in Preußen ein Ende machte, befreite Lübeck und die Ostseestädte von der am nächsten liegenden Sorge um die Wohlfahrt des Ostseehandels. Das politische Interesse richtete sich wieder überwiegend nach dem Westen. Dort stand ein Thronwechsel in Aussicht, der auch den Handel der Hanse in ernste Verwicklungen hineinziehen konnte. Der Charakter und die Kämpfe des Sohnes und Nachfolgers des alten und von langer, fruchtbarer Regierung ermüdeten Herzogs Philipp von Burgund, des Grafen Karl von Charolais, mit Ludwig von Frankreich und den rebellischen Städten Dinant und Lüttich ließen ein unruhevolles Regiment für die Niederlande und deren Nachbarn erwarten. Hier erschien die Zukunft der Hanse um so weniger sicher, als der vorhin angedeutete Streit Kölns und seiner niederrheinischen Nachbarstädte mit dem Brügger Kontor den Riß zwischen Köln und Lübeck, der in der englischen Frage drohte, vollends herbeiführen und immer mehr erweitern konnte.

Daher entschloß sich Lübeck, seine Ersatzansprüche an England vorläufig zurückzustellen, um die innere Einheit der Hanse wiederherzustellen. Im August 1467 erklärten Lübeck und seine Gefährtinnen in der englischen Sache, mit Ausnahme Bremens, ihre Bereitwilligkeit zum Abschluß eines mehrjährigen Waffenstillstandes mit England. In der Zwischenzeit sollte die Schadenersatzfrage beraten werden. Den Engländern war früher, wie erwähnt wurde, der Stillstand erwünscht gewesen, indessen hatte Eduard an die kurzbefristete Verlängerung der hansischen Privilegien die Bedingung geknüpft, daß die zukünftigen Verhandlungen in England stattfinden sollten. Darauf wollte Lübeck um keinen Preis eingehen. Es forderte als Ort der Beratungen einen Platz auf deutschem Boden. Das verweigerte aber wieder Eduard.

Der ausschlaggebende Grund für dieses Verhalten des Königs war nichts anderes als eine rasche und völlige Abwandlung der Beziehungen Englands zu Burgund. Nach des alten Herzogs Tode, im Juni 1467, erschienen alsbald die Anzeichen des politischen Wechsels. Nachdem schon früher die Vermählung des Thronfolgers Karl mit einer Schwester Eduards in Aussicht genommen, wurde jetzt mit der Heirat auch die Herstellung einer politischen Verbindung der beiden Staaten aufs eifrigste gefördert. In den Niederlanden hob man die Sperrmaßregeln gegen den englischen

Handel auf. Im nächsten Winter gelangten die neuen Handels- und Freundschaftsverträge zwischen beiden Ländern zum Abschluß. Eine enge Allianz verband jetzt England und Burgund, nahe Verwandtschaft die beiden Herrscher und die Dynastien Burgund und York. England bedurfte der Hanse nicht mehr. Friede oder Stillstand mit der Hanse erschienen jetzt nicht mehr als dringend erstrebenswerte Ziele der englischen Politik. Was diese Wandlung für die praktische Politik Englands bedeutete, läßt sich nach der vorhergehenden Darstellung vermuten. In demselben Monat, in welchem die Hochzeit Karls des Kühnen mit der englischen Prinzessin unter prächtigen Festlichkeiten in Brügge gefeiert wurde, traf ein neuer Gewaltstreich Englands, seit weniger als zwanzig Jahren der dritte, die Hanse und ihren Handel in England.

II.

Der Reiz, welchen die Geschichte der Hanse auf den ausübt, der zu näherer Beschäftigung mit ihr Gelegenheit findet, beruht nicht zum wenigsten in der großen Mannigfaltigkeit ihrer kommerziellen und politischen Beziehungen zum Auslande. Diese beständig sich kreuzenden, einander hemmenden oder fördernden Verbindungen der Hanse mit den auswärtigen Nationen unterlagen naturgemäß einem starken Wechsel. Infolge der weiten und vielfachen Verzweigung der hansischen Beziehungen konnten leicht Überraschungen eintreten und scheinbar isolierte Zufälle an entlegener Stelle eine starke Wirkung ausüben. Eine seltsame Verknüpfung der Folgen von räumlich weit getrennten Begebenheiten führte diesmal die Katastrophe herbei.

Nach dem Frieden von Thorn begann der Ostseehandel aufzuatmen. Gemäß den Bestimmungen des Friedens sollten beide Teile ihre Kaperschiffe zurückziehen. Aber nach so langem Kriege fielen das völlige Aufgeben der gewinnbringenden Kaperei und die Rückkehr der Seekriegsleute zu dem ruhigen Schiffergewerbe zunächst nicht leicht. Mancherlei Beschwerden veranlaßte das Treiben der Kaper des Ordens, die nach dem Frieden ihre Räubereien eine Weile fortsetzten. Auch Danzig hatte Mühe, seine im Kriege trefflich bewähren Seeleute von Unternehmungen

abzuhalten. Christian von Dänemark bot ihnen dazu Gelegenheit. Er wünschte Schiffe und Söldner für seinen Kriegszug gegen Schweden. Danzig hütete sich zwar, durch Gewährung dieses Gesuchs sich dem Vorwurf der Parteilichkeit auszusetzen, und verbot seinen Bürgern öffentlich die Teilnahme an den nordischen Streitigkeiten. Tatsächlich aber hat es nicht verhindert oder nicht verhindern können, daß im Sommer 1467 Danziger Schiffskapitäne, gefürchtete Namen aus dem vergangenen Seekriege, und Söldner in dänische Dienste traten. Sie wurden samt den Dänen vor Stockholm geschlagen, blieben aber im Dienste Christians, der ihre Anwesenheit in Dänemark zu benutzen verstand.

Dem Unfrieden zwischen Dänemark und England, der auch den Absichten der zum Frieden mit England drängenden Hansestädte hinderlich gewesen, sollten Verträge vom Herbst 1465 und Frühjahr 1466 ein Ziel setzen. Darin war den Engländern das oft wiederholte Verbot des Besuches der Landschaften des nördlichen Norwegens und besonders auch Islands ohne Erlaubnis der dänischen Krone von neuem eingeschärft worden. Häufig genug hatten früher die englischen Schiffer das Verbot übertreten, weil der Verkehr mit Island Gewinn brachte. Auch den neuen Vertrag beachteten sie nicht. Im Herbst des Jahres 1467 erschienen englische Schiffer von Lynn und Bristol in Island, hausten dort wie in Feindesland, erschlugen den königlichen Vogt, dessen Leichnam sie ins Meer warfen, plünderten sein Haus und die königliche Kasse, äscherten Häuser ein und raubten, was sie finden konnten. Christian ergriff Repressalien. Als Anfang Juni 1468 sechs englische Schiffe aus London, Lynn und Boston, später noch ein Schiff aus Newcastle mit Ladung von Hull und York, auf der Fahrt nach Preußen im Öresund erschienen, ließ er sie bei Helsingör beschlagnahmen.

Die Nachricht von diesem Ereignis rief in England große Erbitterung hervor. Bei der Wegnahme dieser Schiffe hatten mehrere von jenen Danziger Schiffen unter Führung bekannter Kapitäne mitgewirkt. Man behauptete in England, auch Stralsunder, Lübecker und andere Hansen hätten sich beteiligt, hansische Kaufleute, welche in den englischen Schiffen mitfuhren, und auch andere hätten die Ankunft der Engländer dem Könige verraten, die Absicht Christians sei den Hansen vorher bekannt gewesen. Zweifellos fehlte

bei den am meisten beschuldigten Hansestädten, Danzig und Stralsund, wie auch ihr früheres, auf einen Ausgleich mit England hinstrebendes Verhalten erweist, jede Absicht zur unmittelbaren oder mittelbaren Schädigung der Engländer, die sie denn auch aufs bestimmteste leugneten. Gerade die Danziger unterhielten damals eifrig und unbesorgt ihren Verkehr mit England. Es half nichts, daß die hansischen Kaufleute in London die Anklagen der Engländer widerlegten oder bei dem Mangel an zuverlässiger Kunde zu widerlegen sich bemühten. Die tatsächliche Teilnahme der Danziger Schiffe, wiewohl sie in dänischem Solde gestanden, ließ sich nicht in Abrede stellen. Der König konnte der Erregung seiner Untertanen nicht widerstehen. Ende Juli wurden die hansischen Kaufleute vor den königlichen Rat geladen, der Prozeß wurde eingeleitet, die Kaufleute sodann zur Stellung einer Bürgschaft von 20000 Pfund Sterl. als Schadenersatz für die Verluste der Engländer gezwungen, aber nichtsdestoweniger in die Londoner Gefängnisse geworfen; nur wenige entkamen in die Kirchenasyle. Die Londoner Behörden schlossen und versiegelten den Stalhof; alles hansische Gut, dessen man habhaft werden konnte, wurde unter Arrest gelegt. Das gleiche Schicksal traf die anderen Hansen in allen englischen Hafenstädten, auch diejenigen, welche vom Festlande und der Ostsee her nach diesen Ereignissen ahnungslos in englische Häfen einliefen. Die endgültige Entscheidung über das Los Aller wurde bis zum Herbst verschoben.

Vielleicht vollzog Eduard den raschen Beschluß nicht leichten Herzens. Denn er bedeutete eine politische Unbesonnenheit. Die Hanse war bereits wieder einig seit dem Wiedereintritt Lübecks in die Reihe der den Frieden mit England suchenden Städte. Jetzt traf die gewaltsame Behandlung der Hanse in England die ganze Hanse, machte ihre Gesamtheit zum Feinde Englands und verschaffte der leitenden Stadt, der größten Gegnerin Englands, ein volles Übergewicht in der Hanse. Der Bruch mit Danzig, das ohnehin nicht gesonnen war, die Ansprüche des englischen Handels anzuerkennen, verschlechterte die Aussichten Englands im Ostseeverkehr. Der Entschluß Eduards verstärkte daher, politisch betrachtet, die Stellung der Hanse gegenüber England. Man versteht ihn erst recht, wenn man erwägt, daß im englischen Staatsrat nicht nur jener Thomas Kent, sondern auch mehrere

Große saßen, die an den in Dänemark verlorenen Gütern und Schiffen bedeutenden Anteil hatten, unter ihnen auch Warwick, der Plünderer der Lübecker Salzflotte, der Königsmacher, der mächtigste Untertan im Reiche. Schwerlich der Lärm der geschädigten englischen Kaufleute, vielmehr der Eigennutz der Großen trug auch diesmal den Sieg davon über die ruhige Erwägung der Zweckmäßigkeit ihrer Entscheidung.

Auch die Rechtsfrage stand für England nicht günstig. Die Hansestädte, die einzelnen wie die Gesamtheit, wiesen alle Schuld von sich. Die Hansen in England leugneten jede Beteiligung an der Beschlagnahme der Engländer. Zudem verboten die von Eduard anerkannten Privilegien unzweideutig die Haftbarmachung eines Hansen für die Handlungen eines anderen. Von Rechts wegen konnte man sich höchstens an die Danziger oder die Stralsunder oder an die Kaufleute aus anderen mitbeschuldigten Städten halten. Vor allen Dingen lag offen zutage, daß der eigentliche Urheber und Täter nicht eine oder mehrere Hansestädte, sondern der König von Dänemark war, welchem der Friedensbruch der Engländer in Island hinreichenden Grund zur Vergeltung gegeben hatte.

In England begriff man von vornherein, daß die harte Entscheidung gegen die Hansen die politische Lage der jetzt in Feindschaft gegen England geeinten Hansestädte nur verbesserte. Man suchte daher ihre Einigkeit zu stören durch die Freilassung der Kölner. Es hatte sich herausgestellt, daß die Zahl der gefangenen Hansen nicht groß war. Die meisten von ihnen, junge Leute und Faktoren, stammten aus den westlichen Hansestädten. Ihre Auftraggeber saßen daheim in Sicherheit. Durch die Entlassung und Bevorzugung der Kölner hoffte man, England einen Teil der hansischen Zufuhren zu sichern. Als Grund der Freilassung der Kölner bezeichnete der englische Kanzler einen alten, ungeschlichteten Streit Kölns mit Christian von Dänemark. Damit aber erkannte er eben diesen als den Haupturheber der zu rächenden Tat an. Bis zum endgültigen Urteilsspruch blieben auch die Güter der Kölner in Arrest.

Der Ausfall des Urteils konnte kaum zweifelhaft sein. Im November verurteilten Eduard und der Staatsrat die Hansen zum Ersatz des Schadens, den die Engländer in Dänemark erlitten hatten; die Gefangenen blieben in Haft; nach zwei Monaten

sollten ihre Güter bis zum Betrage jenes Schadens verkauft werden. Die Kölner dagegen wurden samt ihren Waren freigelassen. Sie blieben im Stalhof und nahmen den Handel wieder auf. Nur wurde auch von ihnen eine ansehnliche Summe erpreßt. Die Stadt London hätte freilich am liebsten gesehen, wenn mit den übrigen Hansen auch die Kölner in Gefangenschaft geblieben und der Handel ihnen gelegt worden wäre. Der Bote, welcher ein von den Kölnern erwirktes Fürschreiben Kaiser Friedrichs für die Hansen von Köln her überbrachte, wurde in den Straßen Londons blutig geschlagen. Zweiunddreißig Wochen haben die Hansen in den Gefängnissen gesessen. Erst im März wurden sie freigelassen, nachdem sie, um loszukommen, ihre Zustimmung gegeben zum Verkauf ihrer auf 5550 Pfund Sterling taxierten Güter bis zum Betrage von 4000 Nobeln. Der Rest blieb beschlagnahmt.

Die Hanse selbst war durch den Gewaltstreich überrascht worden. Sie hatte sich beschränkt auf eine Erklärung ihrer Schuldlosigkeit und auf die Bitte um Befreiung ihrer Kaufleute. Weitere Beschlüsse wurden einer Versammlung vorbehalten, welche im Frühjahr 1469 in Lübeck zusammentreten sollte. Aber auch an anderen Stellen des Festlandes regte es sich schon zugunsten der Gefangenen.

Die Ausübung des Repressalienrechts gegen die Hansen in England wegen eines Friedensbruches von seiten Dänemarks erschien den Neutralen als Willkür und Mißachtung des internationalen Gewohnheitsrechts. Christian von Dänemark nahm die Schuld auf sich allein. Nicht nur von einzelnen Hansestädten, auch von ihren Landesherren liefen in England Fürschreiben ein, zumeist aus der Nachbarschaft des burgundischen Reiches. Nach der zweiten Verurteilung legten auch Karl von Burgund, die Stadt Brügge und die flandrischen Stände bei Eduard und bei London Fürsprache ein für die Hansen. Selbst der Gouverneur der englischen Kaufleute in den Niederlanden, William Caxton, der wenige Jahre später die Buchdruckerkunst in Köln erlernte und sie als erster in England einführte, schrieb in demselben Sinne an London. So begann der Fall weitere Kreise zu ziehen und eine Wirkung zu üben auf das politische Verhältnis Englands zu den Niederlanden. Eduard nahm daraus Anlaß, auf dem Festland

eine Denkschrift zu verbreiten, welche die Rechtmäßigkeit seines Urteilsspruches erweisen sollte. Auch schob er, wie erwähnt wurde, die endgültige und vollständige Exekution des Urteils hinaus und begnügte sich mit vorläufigen Gelderpressungen. Sein ganzes Verhalten: das gewaltsame Verfahren, die Absonderung der Kölner und dann wieder die zögernde Ausführung des Urteils, erklärt sich aus der wachsenden Unsicherheit seines Königtums. Er hatte gewiß auch in der hansischen Sache Rücksicht zu nehmen in England auf die ihm feindliche Partei der Lancaster, auf die unter den Yorkisten, welche es mit Frankreich hielten, und auf seine eigenen Parteigänger, endlich jenseits des Kanals auf die burgundische Allianz. Dieses Bündnis diente vorläufig keineswegs zur Befestigung seines Thrones. Es zog ihn hinein in die Strömung der burgundischen Politik, und im Geiste dieser Verbindung war es, daß er in England, um die Nation zu gewinnen, wieder das Banner des nationalen Krieges gegen Frankreich aufrollte. Aber der mächtigste Magnat im Reiche, Warwick, war Anhänger der Allianz mit Frankreich und, wie es heißt, mit Karl dem Kühnen persönlich verfeindet. Karl hätte gern die Vermittlung und Schlichtung des Streites mit der Hanse in seine Hand genommen. Denn dieser Zwist, welcher zu einer englisch-hansischen Fehde auswachsen mochte, war ihm deshalb unbequem, weil er die Stellung Eduards, seines Verbündeten, noch mehr verschlechtern und den Handelsverkehr in der Nordsee und im Kanal stören konnte.

In der Tat unternahm Karl im Frühsommer 1469 den Versuch zu einer Vermittlung. Im Mai nämlich hatten die Hansestädte in Lübeck getagt. Unter Lübecks kluger Leitung erschienen die in ansehnlicher Zahl versammelten Städteboten, Vertreter von dreiundzwanzig Städten von Königsberg bis Nimwegen, diesmal im wesentlichen einmütig und entschlossen. Der Unterschied der inneren Lage gegen früher war schlagend. Nicht allein lebten sofort mit den neuen auch die alten, für England so unbequemen Ersatzansprüche wieder auf, sondern jetzt waren es nicht mehr Lübeck oder dessen Nachbarstädte allein, welche sie stellten, sondern fast die ganze Hanse. Drei Mittel faßte man sofort ins Auge: Krieg gegen England, Verbot der englischen Tücher im Hansegebiet, Abschneidung der Zufuhr nach England. Die Hanse trat von vornherein auf den Standpunkt, daß der englische Urteils-

spruch ungerecht, unrechtmäßig und daher nichtig sei. Sodann verfügte sie den Abbruch des Handelsverkehrs mit England. Die inzwischen befreiten Hansen in England sollten sofort die Insel räumen, kein Hanse nach dem 24. Juni England besuchen. Ferner nahm man ein Verbot der Einfuhr englischer Waren, vor allem des Tuches, des Hauptartikels der englischen Ausfuhr, in Aussicht. Sowohl in den Hansestädten, großen und kleinen, wie überhaupt in allen Territorien Norddeutschlands, von Polen bis zu den Niederlanden, gedachte man die englischen Tücher vom Verkehr auszuschließen. Endlich erklärte man sich bereit zur Annahme der Vermittlung Karls des Kühnen.

Dieser und Eduard selbst hatten der Hanse ihren Wunsch nach Verhandlungen über einen Ausgleich, die unter den Auspizien des Herzogs in Brügge gepflogen werden sollten, zu erkennen gegeben. Die Hanse ging darauf ein, offenbar allein mit Rücksicht auf den mächtigen Herzog, aber sie begnügte sich, in der Voraussicht der Nutzlosigkeit dieser Verhandlungen, mit der Bevollmächtigung der Vorsteher ihres Brügger Kontors und band diese ihre Vertreter durch eng umschriebene Verhaltungsmaßregeln. Als Gegenleistung für die Hinausschiebung des offenen Bruches mit England forderte sie zum mindesten die Rückgabe des in England noch unter Arrest liegenden Gutes und rückte für den Fall weiterer Friedensverhandlungen die heikle Frage des alten und neuen Schadenersatzes in den Vordergrund.

Der Mißerfolg der Vermittlung war also vorauszusehen. Jene Denkschrift der Engländer ließen die hansischen Vertreter in Brügge mit viel Schärfe und Gelehrsamkeit widerlegen. Sie machten kein Hehl daraus, daß es ihnen schwer würde, durch Verhandlungen von zweifelhaftem Erfolge die gute Gelegenheit zum Kriege gegen England zu versäumen. Indessen kamen sie den Friedenswünschen des Herzogs weit entgegen. Sie knüpften ihre Zustimmung zu weiteren Verhandlungen mit England an die Bedingung, daß bis dahin das beschlagnahmte hansische Gut unveräußert im Arrest bleibe, die in der Gefangenschaft zugestandenen Gelöbnisse der Kaufleute nicht ausgeführt und die Exekution des englischen Repressalienverfahrens aufgeschoben werden sollten. Auch davon wollten die englischen Gesandten nichts wissen. Sie befanden sich freilich in übler Lage. Der Bestand der Herrschaft ihres

Königs erschien ihnen unfraglich ebenso unsicher wie dem Herzog Karl. Denn gerade in diesen Wochen der Brügger Beratungen vollzog Warwick den entscheidenden Streich gegen Eduards Herrschaft, indem er seine Tochter dem Bruder des Königs, dem Herzog von Clarence, vermählte, worauf in England der Aufruhr gegen Eduard losbrach.

Für die Hanse war das letzte Wort gesprochen. Nachdem der „Weg des Rechtes" verschlossen, blieb nur der „Weg der Tat" offen. Die Hanse hatte dem Herzoge von Burgund ihre Geneigtheit zum Frieden bewiesen. Karl billigte keineswegs das Verfahren Eduards gegen die Hansen in England. Er war der Hanse dankbar, daß sie seine Vermittluug angenommen, und damit einverstanden, daß sie jetzt zum völligen Abbruch des Handelsverkehrs mit England schritt. Nur der offene Krieg gegen England, der erfahrungsmäßig den neutralen Handel zu stören pflegte, fand seinen Beifall nicht. Seine Haltung bestimmte die Allianz mit Eduard, die das Fundament seiner äußeren Politik war. Sie aber sollte ihm den Rücken decken für die Durchführung seiner Entwürfe auf dem Festlande, für die Ausdehnung seiner Herrschaft und für die Verwirklichung der Königspläne, denen schon sein Vater nachgestrebt hatte. Dazu bedurfte er aber der Sicherheit des Thrones seines englischen Alliierten und für seine Untertanen der Erhaltung des Friedens und des friedlichen Verkehrs auf der See und auch im Gebiete der Hanse.

Diese Doppelstellung Burgunds zu England, wo mit dem Bestande der Herrschaft Eduards auch der der englischen Allianz in Frage gestellt war, und zur Hanse, mit welcher es Frieden halten wollte, bot der Hanse die erste Gelegenheit zur Eröffnung der Feindseligkeiten gegen England. Aus burgundischen Häfen liefen im Herbst 1469 die ersten, von Hansen ausgerüsteten Kaperschiffe gegen die Engländer aus. Damit begann der Seekrieg gegen England, der einzige, welcher zwischen der Hanse und dem Inselreiche und überhaupt jemals zwischen Deutschland und England geführt worden ist.

Nicht auf den wenigen Kriegsschiffen, welche die größeren Hansestädte in ihren Häfen zu steter Verfügung bereithielten, beruhte die maritime Kraft der Städte in Kriegsfällen. Diese Schiffe,

welche die Städte ihre Hauptschiffe nannten, sind auch in den ersten Jahren der englischen Fehde nicht ausgerüstet worden. Vielmehr die Leichtigkeit, zahlreiche Kauffahrer jeder Art und Größe in Kriegsschiffe umzuwandeln, sie in kurzer Frist mit Söldnern zu besetzen und mit Handwaffen, Büchsen, Geschützen, Proviant und aller kriegsmäßigen Ausrüstung zu versehen, konnte den Städten, wenn sie zu gemeinsamen Anstrengungen entschlossen waren, ein Übergewicht auf der See über die Nationen des Nordens verschaffen. Auch jetzt war kein Mangel an Geld und Leuten, am wenigsten in Danzig, wo die im langjährigen Seekriege erprobten Kapitäne die Gelegenheit zur Wiederaufnahme ihres kühnen Handwerks, diesmal in der Nordsee gegen England und auch, wie wir sehen werden, gegen Frankreich, gern ergriffen. Auch burgundische Untertanen nahmen Kriegsdienste auf den ersten hansischen Kapern.

Vom Brügger Kontor und anderen unternehmungslustigen Schiffern und Kaufleuten gingen im Herbst 1469 die ersten Rüstungen aus. Mehrere in der Ostsee berüchtigte Namen verbreiteten jetzt ihren Schrecken unter den Schiffern der Nordsee und des Kanals. Sie führten ihre englische Beute nach Sluis in Flandern, nach Arnemuiden in Seeland; ein großes Schiff aus Newcastle wurde nach Seeland aufgebracht. Anfangs geschah das mit Zustimmung Karls des Kühnen. Aber seit Anfang des Jahres 1470 zog dieser seine Erlaubnis zurück. Sein Bundesverhältnis zu Eduard IV. und die Hoffnungen, welche er auf dessen Königtum setzte und setzen mußte, ließen eine dauernd offene Begünstigung der Feinde Englands doch nicht zu. Er verbot seinen Untertanen die Beteiligung an den hansischen Kapereien, die Verproviantierung der hansischen Auslieger; ja, er befahl, diese festzuhalten, wo sie in burgundischen Häfen und Gewässern erschienen. Das hinderte die Fortsetzung der Feindseligkeiten keineswegs. Mehrere hansische Kaper überwinterten im Hamburger Hafen und stachen schon wieder in See, bevor im Januar das Eis der Elbe die Schiffahrt hinderte.

Vom Frühjahr bis in den nächsten Winter hören wir von einzelnen Kämpfen in der See. Begreiflicherweise entziehen sich die Ereignisse eines Seekrieges um so leichter der genaueren Feststellung, als dieser Krieg nicht von größeren Flotten, sondern von den

einzelnen oder zu kleinen Gruppen vereinigten Kapern geführt wurde. Am meisten gefährdeten die Angriffe der Hansen die lebhafte Schiffahrt zwischen den Niederlanden und England. Kölnische Kaufleute verloren im April und später ansehnliches Gut in den Schiffen, welche von den hansischen Ausliegern an der niederländischen Küste erbeutet wurden. Bei einem Zusammenstoß einer größeren englischen Flotte von 11 Schiffen mit zwei von den Kapern, die aus Danzig stammten, wurden diese überwältigt, während ein englisches Schiff in den Grund gebohrt wurde. Andere Hansen beteiligten sich an der gleich zu erwähnenden burgundischen Expedition nach Frankreich. Im Oktober nahm ein Hamburger Auslieger an der Küste Seelands mehrere mit englischem Gut befrachtete Schiffe, die auf der Fahrt von Bergen op Zoom nach Calais begriffen waren. Sie wurden nach Kampen gebracht, wo man die Ladung löschte und alsdann zum Verkauf auf den nächsten Deventer Markt führte. Ein Schiff mit schottischem Gut schleppten die Auslieger in westfriesische Häfen. Die Zahl der hansischen Kaper mag über ein Dutzend betragen haben. Sie vermehrten sich schnell durch Elemente, welchen die Kriegsläufte willkommenen Anlaß boten zur scheinbar legitimen Ausübung der Seeräuberei. Besonders die stets zum Seeraub bereiten Friesen regten sich, griffen vor der Elbe Handelsfahrzeuge an und ließen die Städte Maßregeln zum Schutze ihrer eigenen Schiffahrt nach dem Westen in Aussicht nehmen. Ein Auslieger, der sich für einen hansischen Kaper von Oldenburg ausgab, fing im Hafen von Sluis zwei mit Wein und anderem Gut beladene Karavellen, die von Bordeaux kamen, und führte sie nach Hamburg. Hier gab man ihm freilich nur Geleit für das feindliche Gut; die Hansestädte schritten ein und versprachen die Befriedigung der geschädigten Eigentümer. Die Zahl der Auslieger wuchs unaufhörlich, denn sie bemannten die erbeuteten Schiffe mit eigenem Schiffsvolk und konnten so in verstärkter Zahl in der See auftreten. Sie fielen Engländer, Franzosen, Bretagner und Niederländer ohne Unterschied an; das Kaperwesen artete in Seeraub aus. Die Beschwerden, welche in Burgund verlauteten und zum Herzoge drangen, wurden dem Kontor in Brügge immer lästiger.

Die Verwirrung, die in diesem blinden Zugreifen der hansischen Kaper zutage trat, war indessen nichts anderes als eine Begleit-

erscheinung des politischen Wirrwars, der noch immer in dem weiteren Gebiete der Küstenländer des Kanals herrschte.

Das Scheitern der Verhandlungen mit den Engländern in Brügge hatte die Fehde, wie erwähnt, unvermeidlich gemacht. Das in England unter Arrest liegende Gut gab man verloren. Die hansischen Kaufleute konnten froh sein, wenn sie ihre Person aus England in Sicherheit brachten; nur die Kölner waren von dem Mißgeschick Aller verschont geblieben. Die Hansestädte ließen zunächst ihren Kaperschiffen durchaus freie Hand. Am eifrigsten rief Danzig nach energischer Kriegführung der Städte selbst gegen England und Frankreich. Des Seekrieges kaum entwöhnt, hatte es mehr und geübtere Seemannschaften zur Verfügung als die anderen Städte; es konnte sie nicht nützlicher beschäftigen als in dieser Fehde. Zudem war es wegen eines großen Schiffes aus La Rochelle, das vor Jahren fast wrack in den Danziger Hafen eingelaufen und dort verblieben war, in einen Streit geraten mit dessen französischen Eigentümern, denen schließlich Ludwig XI. Repressalien gegen Danzig und die Hanse erlaubte. Danzigs Verhalten in der Sache dieser großen Karavelle erschien nicht einwandfrei, und wenn es jetzt zum Kriege mit Frankreich drängte, geschah es aus diesem besonderen Grunde. Aber richtig war, daß im Hinblick auf die Beziehungen Frankreichs zu England Freund und Feind kaum unterschieden werden konnten; im Grunde war es, nach Danzigs Worten, ein Werk mit beiden. Schon im ersten Winter sind daher hansische Kaper wie gegen England so auch gegen die Franzosen ausgelaufen.

Auf ihrer Versammlung im Mai und Juni 1470 trat den Hansestädten das vorläufig entscheidungslose Ringen der Westmächte um das Übergewicht in England und um den Bestand der englisch-burgundischen Allianz greifbar vor die Augen. Das Auftreten der hansischen Kaper bedeutete ein neues Gewicht in der Wagschale der Politik zugunsten der Hanse. Eduards Herrschaft war vollends erschüttert; England hatte vorübergehend zwei Könige in Gefangenschaft gesehen; Warwick beabsichtigte, Eduards Bruder Clarence auf den Thron zu erheben. Das Haupt der Lancaster, die vertriebene, unter Frankreichs Schutz lebende Königin Margareta, warb mit ihrem Sohne bei den Hansestädten um kriegerischen Beistand gegen Eduard. Ludwig XI. und auf dessen Befehl der

Admiral von Frankreich beeilten sich ebenfalls, der Hanse mit dem Frieden ein Bündnis und sicheren Handelsverkehr in Frankreich anzubieten und den hansischen Kriegsschiffen für ihre Unternehmungen gegen die Engländer die Häfen der Normandie zu öffnen. Selbst Schottland suchte die Freundschaft der Hanse. Endlich erschien Karl der Kühne im Auftrage Eduards wieder mit einem Angebot zur Vermittlung des englisch-hansischen Streites: Neue Verhandlungen sollten stattfinden, inzwischen der Krieg eingestellt werden.

Erst eine neue Städteversammlung nahm im September Stellung zu diesen Anträgen. Der Besuch dieser Tagfahrt entsprach der Bedeutung der zur Entscheidung gestellten Fragen. Fünfzig Städte, darunter fast alle größeren aus allen Territorien, waren vertreten, die meisten von ihnen durch Gesandte, andere durch Vollmachten. Ihre Beschlüsse verrieten das Vorwalten der wohlberechneten und beharrlichen Politik Lübecks, die jetzt verdiente Anerkennung fand. Ihre Richtung läßt sich kurz dahin zusammenfassen: gegenüber England Fortsetzung des Kaper- und Handelskrieges, gegenüber Karl dem Kühnen, auf welchen alles ankam, williges Entgegenkommen unter Festhalten an den wesentlichen Forderungen der Hanse. Jegliche Zufuhr aus England wurde verboten, ebenso jede Einfuhr englischer Waren nach Martini in die Hansestädte. An alle großen Landesherren in Livland, Preußen, Polen, Dänemark, Bremen-Münster, Utrecht, Geldern, Kleve, Lüttich ergingen Aufforderungen zum Ausschluß der englischen Waren aus dem Verkehr. Auch die niederländischen Handelsstädte, deren Wettbewerb der Krieg hätte fördern können, wurden gewarnt vor der Einfuhr englischer Güter in das Gebiet der Hanse. Dem Herzog Karl, der sich in seinen Plänen und Unternehmungen durch die hansischen Kaper gehindert fand, versprach man den Aufschub der Ausrüstung der städtischen Hauptkriegsschiffe bis zum Frühjahr, ohne übrigens die in Aktion befindlichen Kaperschiffe zurückzurufen. Man erklärte sich grundsätzlich bereit zur Wiederaufnahme der Verhandlungen mit England und zur Annahme der Vermittlung Karls. Aber mehr als den bloßen Grundsatz gestand man nicht zu: die wirkliche Aufnahme der Unterhandlungen wurde geknüpft an die Bedingung einer vorhergehenden Erklärung Karls, daß er der Hanse Schadenersatz, Genugtuung für das über die Hansen er-

gangene Urteil und Wiedereinsetzung in ihre Privilegien verschaffen werde. Der Herzog sollte demnach von vornherein eine Garantie übernehmen für einen der Hanse günstigen Ausgang der Friedensberatungen.

Die sichere und einmütige Haltung der Städte bekundete sich endlich in ihrem Verfahren gegen das abtrünnige Köln. Seit dem Beginn des Mißgeschicks der Hansen in England erfreuten die Kölner sich, wie gesagt, einer parteiischen Bevorzugung durch die englische Regierung. Sie blieben frei und im Besitze des Stalhofes. Um ihre gefangenen Landsleute kümmerten sie sich wenig und blieben auch in England, als die Hansestädte ihre Angehörigen von dort abriefen. Von Köln erhielten sie Verhaltungsbefehle. Köln glaubte die Zeit gekommen, sich und seinen Handel dem oft lästigen Zwang der hansischen Gesamtheit und dem in der Hanse vorherrschenden Einfluß Lübecks entziehen zu können. Es wies seine Kaufleute in England an, sich völlig auf eigene Füße zu stellen, jede organisatorische Verbindung mit den übrigen Hansen abzubrechen, eine eigene Genossenschaft zu bilden, für sich allein Privilegien zu erwerben, kurz, in jeder Hinsicht sich abzusondern von der hansischen Gemeinschaft. Es glaubte, zu dem alten Zustande in den Tagen der Plantagenets zurückkehren zu können, als es noch der Vorort war für die in England verkehrenden Deutschen, und bemerkte nicht, daß die Zeiten sich auch darin geändert hatten, daß es selbst als Landstadt bei der Entscheidung des Streites mit dem Inselreiche nicht das in die Wagschale werfen konnte, worüber die Seestädte verfügten: eine Seemacht. Es bat um die Wiederherstellung seiner alten, von den normannischen Königen verliehenen Freiheiten und vergaß, daß gerade die vielbeneideten Vorrechte der Deutschen in England erst längere Zeit nach dem Aufgehen der Kölner in die gemeinhansische Korporation der Deutschen im Stalhofe und eben durch diese erworben waren. Es rechnete auf den Geist der Zwietracht unter den Hansestädten, welcher bisher in dem Verhältnis der Hanse zu England obgewaltet und jeden Erfolg vereitelt hatte, und übersah, daß die Einheit, soeben hergestellt, gerade durch sein eigenes Verhalten befestigt werden mußte. Es verließ sich sogar — und das war sein größtes und einer gewissen Ironie nicht entbehrendes Mißgeschick — auf Karl den Kühnen.

Kölns Befehlen gemäß richteten die Kölner sich in England

ein. Die Gebote der Hansestädte beachteten sie nicht; keine andere Autorität galt ihnen als die ihrer Heimatstadt; ihnen allein wurden die Privilegien wieder bestätigt. Die Erbitterung über dieses gehässige und bundesbrüchige Verhalten der Kölner, über einzelne verräterische Handlungen gegen bedrängte Landsleute in England, die man ihnen vorwarf, wuchs allerorten in den Hansestädten. Noch ein anderes kam hinzu. Der Streit mit dem hansischen Kontor in Brügge, in welchem Köln ebenfalls die Idee der Vorherrschaft partikularer und einzelstädtischer Interessen in den auswärtigen Niederlassungen der Hanse verfocht, die meisten Hansestädte dagegen für die Erhaltung und Stärkung der Autorität des Kontors über die widerspenstigen Kölner eintraten, war im März 1470 vom Conseil Karls des Kühnen zu Kölns Gunsten entschieden worden. Köln vermied den Besuch der hansischen Tagfahrten seit mehreren Jahren, lehnte aber die Verbindlichkeit aller Beschlüsse der Städte für sich ab. Die Lübecker Tagfahrt zog jetzt nur die Folgerungen aus dem Verhalten Kölns, indem sie es vom Februar 1471 ab aus der Hanse ausschloß. Bis Genugtuung geleistet, sollten die Kölner mit ihren Gütern in allen Hansestädten und deren Gebieten zu Land und Wasser sowie in den vier großen Niederlassungen zu Brügge, London, Bergen und Nowgorod vom Verkehr und aus jeglicher Handelsgemeinschaft ausgeschlossen sein. Ein letzter Versuch zur Versöhnung mit Köln, welchen im Auftrage der Tagfahrt einige westliche Städte unternahmen, blieb, wie zu erwarten, ohne Erfolg.

Nun war die Bahn für die Hanse nach allen Seiten frei. Eine einigermaßen günstige Wendung im Kampfe der Westmächte mußte den Sieg bringen. Warwicks Pläne scheiterten in England; er entfloh nach Frankreich, versöhnte sich dort mit den Lancasters und rüstete für eine Expedition nach England. Um sie zu verhindern, seinen Bundesgenossen Eduard zu schützen und Vergeltung zu üben für die Beraubung niederländischer Schiffe durch Warwick, ließ Karl der Kühne eine große Flotte, in welche auch hansische Kaper eingereiht waren, vor den Häfen der Normandie kreuzen. Ein Sturm jagte die Flotte auseinander. Warwick bewerkstelligte im September seine Überfahrt; Eduard ergriff die Flucht nach dem Festlande. Scharf verfolgt von hansischen Kapern, brachte er sich und seine geringe Begleitung mit genauer Not an der Küste der

Insel Texel in Sicherheit. Ein halbes Jahr lang triumphierte Lancaster; Heinrich VI. wurde aus dem Gefängnis hervorgeholt; als der wahre Herrscher in England schaltete Warwick; Ludwig XI. begann wieder den Krieg gegen Burgund.

Während dieser Monate des tiefsten Standes der burgundisch-englischen Allianz bewährte sich die Natur Eduards. In Friedenszeiten sorglos und genußsüchtig, als Politiker das schroffe Gegenteil des stets mißtrauischen und tief verschlagenen Ludwig XI., war Eduard ausgestattet mit um so glänzenderen kriegerischen Fähigkeiten. Unterstützt von seinem Verbündeten, rüstete er während des Winters in den befreundeten Niederlanden eine Flotte. Karl schlug der Hanse eine Vereinigung seiner und der hansischen Kriegsschiffe vor, um gegen Lancaster und Frankreich die See zu halten. Die hansischen Kaper waren inzwischen nicht müßig. Sie erbeuteten mehrere Schiffe aus Caen und Dieppe und fingen in einem von ihnen den Mayor von London. Ludwig XI. hatte die Gelegenheit wahrgenommen, um in England eine Schaustellung französischer Industrieerzeugnisse und kostbarer Waren zu veranstalten. Ein Teil derselben fiel der Habgier Warwicks zum Opfer, der Rest bei der Rückreise nach Frankreich in die Hände der Hansen. Engländer von Warwicks Partei wurden von den Hansen im Kanal aufgegriffen und dem König Eduard in den Niederlanden ausgeliefert. So gingen denn viele hansische Auslieger bereitwillig auf die Werbung Eduards ein. Die Flotte, welche ihn Anfang März an die englische Küste hinüberführte, bestand zum großen, wenn nicht zum größten Teil aus hansischen Schiffen.

Es war der glückliche Anfang eines kurzen, entscheidenden Siegeszuges. Die Schlachten bei Barnet und Tewkesbury im April und Mai bereiteten der kurzen letzten Episode der Lancasterherrschaft samt der Rebellion Warwicks ein blutiges Ende. Auf dem Grunde dieser Siege und des völligen Ruins seiner Feinde gewann endlich das Regiment König Eduards einen dauernd sicheren Bestand.

Aber eine unmittelbare Wirkung auf die Verständigung zwischen der Hanse und England hat auch dieser jähe Schicksalswechsel nicht ausgeübt. Trotz des offenkundigen Zerwürfnisses zwischen Köln und seinen Mithansestädten verharrte England bei der Bevorzugung der Kölner. Wie der letzte, unglückliche Lancaster

bestätigte auch der siegreiche Eduard den Kölnern auf kurze Frist ihre Freiheiten. Auf dem Kontinent traten die Sperrmaßregeln und die Verhansung Kölns in Kraft. Manchmal umgangen, von den Kölnern nicht beachtet, von dem Argwohn einzelner Hansestädte in Bezug auf strenge Beobachtung in Zweifel gezogen, brachten gleichwohl diese Verkehrsverbote in weiten Gebieten die beabsichtigte Wirkung hervor. Große Teile Westdeutschlands, vor allem auch die Ostseegebiete verschlossen sich den englischen Waren. Dazu ging der Kaperkrieg in der Nordsee ohne Unterlaß weiter. Danzig drängte wieder zu kräftiger Teilnahme der Städte an dem Seekriege, zur Ausrüstung größerer Flotten gegen die Engländer. Hamburg und Lübeck ließen zwar den hansischen Kapern freie Bewegung, zögerten aber nach wie vor mit der Rüstung städtischer Schiffe, zum Teil wegen der Söldnerwerbungen, welche Christian von Dänemark in ihren Städten veranstalten ließ für seinen Feldzug nach Schweden, der im Herbst am Brunkeberge bei Stockholm gänzlich mißglückte, zum Teil, weil sich die Notwendigkeit herausstellte, die Handelsschiffahrt zwischen Flandern und Hamburg durch bewaffnete Begleitschiffe zu schützen. Schließlich ging Danzig allein vor. Es sandte im Herbst 1471 zwei Kriegsschiffe, darunter das große, neu instandgesetzte französische Schiff, um dessentwillen es in jenen Streit mit Ludwig XI. geraten war, in die Nordsee nach den Niederlanden. Doch die Erfolge waren mäßig.

Zwar kam es bei der allgemeinen politischen Lage für die Hanse weniger an auf große kriegerische Erfolge zur See als überhaupt auf die Fortsetzung des Krieges, der den englischen Handel im Norden und Osten der Insel stören sollte, wie ihn der französische im Süden unterband. Aber für die Durchführung eines Seekrieges gegen England in größerem Umfange fehlten überhaupt die unerläßlichen militärisch-politischen Voraussetzungen. Die hansischen Kriegsschiffe besaßen für ihre Unternehmungen gegen England keine geeignete Operationsbasis. Ein englischer Handel nach dem Nordosten, nach dem Sund oder in der östlichen Nordsee, bestand nicht mehr. Man mußte ihn also aufsuchen an den englischen Küsten, ferner da, wo der Verkehr am stärksten war, zwischen den Niederlanden und England und überhaupt im Kanal. Aber sowohl für planmäßig vorbereitete wie für improvisierte Unternehmungen in diesen Gegenden waren die Mündungen der

Weser und Elbe, die als Ausgangspunkte und Zufluchtshäfen dienen konnten, zumal bei dem wenig durchgebildeten Stande der Segelkunde zu weit abgelegen, vor allem für die Kriegsschiffe der Ostseestädte; ebensowenig boten die gefährlichen friesischen Küsten gute Sicherheitshäfen. Nur die Häfen der burgundischen Küstenprovinzen besaßen die Vorzüge, welche als Vorbedingung gelten konnten für aussichtsvolle Seekriegsunternehmungen gegen die Engländer. Über diese fast allein in Betracht kommenden Häfen verfügte aber unumschränkt Karl der Kühne. Vorübergehend, Mitte des Jahres 1471, hat dieser seine Häfen wieder den Danziger Kriegsschiffen geöffnet, die ja auch gegen seine französischen Feinde Krieg führen wollten. Im Winter schritt er bereits von neuem ein mit öffentlichen Befehlen, welche den Söldnerdienst auf hansischen Schiffen, die Verproviantierung derselben und den Ankauf von Prisengut untersagten. So haben manche Übelstände, vornehmlich der Mangel an sicheren Stützpunkten, Schwierigkeiten der Verpflegung und daher Unbotmäßigkeit des Schiffsvolkes, dazu beigetragen, die Leistungen der hansischen Kriegsschiffe zu beeinträchtigen.

Erst im Jahre 1472 kam wieder neues Leben in die kriegerischen Aktionen auf der See. Auch die Franzosen und die Engländer erschienen jetzt mit großen Flotten auf dem Hauptschauplatz, dem Fahrwasser vor den Niederlanden. Längst wurde die Schiffahrt zwischen den niederländischen und den englischen Häfen durch bewaffnete Söldnerschiffe gedeckt.

Schon im Winter sandte Hamburg einige Kriegsschiffe aus, und im Februar beschlossen Lübeck und Hamburg die Ausrüstung weiterer städtischer Schiffe. Lübeck stellte vier Schiffe, darunter den „Mariendrachen“ und den „Georgsdrachen“, Hamburg mindestens ebensoviele, darunter die „Große Marie“ und den „Fliegenden Geist“. Für die Geschichte der berühmten Schiffersage ist von Interesse, daß, — wie es scheint, von den hansischen Seeleuten selbst, und zwar von den Hamburgern, — mit dem Namen des Geisterschiffes auch der des sagenhaften Seeräubers Störtebeker in Verbindung gesetzt wurde. Auch Bremen brachte ein Kriegsschiff in die See. In Hamburg und Lübeck beteiligte sich die Bürgerschaft eifrig an der Rüstung: der Rat und die beitragleistenden Bürger verabredeten Halbpart an der Beute eines jeden Schiffes.

Über Rüstungen anderer Hansestädte verlautet nichts. Mancherlei Nachrichten liegen vor über einzelne Scharmützel und Fahrten der Auslieger, über Erfolge und Mißgeschick. Die Danziger, verstärkt durch einige erbeutete bretagnische Schiffe, unternahmen in den ersten Monaten des Jahres einen Zug längs den Küsten Englands und der Bretagne, konnten aber nur ein französisches Schiff aufgreifen. Im März kämpften englische und hansische Schiffe an der flandrischen Küste; ein Osterling wurde übersegelt. Mehrere Auslieger fielen in französische Gefangenschaft. Die Bremer vergriffen sich in burgundischem Gewässer an Schiffen aus Portugal und Bergen op Zoom, erlitten Schiffbruch, wurden in Holland und Seeland an Land getrieben, dort gefangen und als Seeräuber hingerichtet.

Ebensowenig war das Glück den Lübeckern hold. Während die große Danziger Karavelle zur Ausbesserung im Brügger Hafen lag, erschien Mitte Juni im Kanal eine starke französische Flotte von 18 Schiffen unter dem Befehl des kühnen Vizeadmirals Wilhelm von Casanova, dessen Beiname Coulon oder Columb früher zur Annahme der Identität seines Trägers mit keinem Geringeren als Christoph Columbus verleitet hat. Die Lübecker und andere Hansen, 6 Schiffe stark, kämpften mit ihnen und wichen vor der Übermacht zurück in die Wielinge, zwischen Walcheren und Seeflandern. Coulon, auf 29 Schiffe verstärkt, beherrschte die See und sperrte den Kanal. Sogleich beeilte sich Eduard, ihm eine schleunigst ausgerüstete Flotte von über 20 Schiffen entgegenzuwerfen, vor welcher die Franzosen sich nach der Normandie zurückzogen. Die Engländer aber unter Lord Howard, von den Seeländern über die Schwäche und ungeschützte Lage der Lübecker bei Vlissingen unterrichtet, überfielen mit Hilfe der Seeländer im Juli die lübischen Schiffe und nahmen sie sämtlich weg. Besseren Erfolg hatten die Hamburger. Sie erbeuteten fünf bretagnische Schiffe, dazu andere aus England, Irland und Spanien, und blieben bis in den Winter in der See. Im Spätsommer deckten die Danziger die Fahrt einer reichbeladenen hansischen Handelsflotte von Flandern nach der Elbe.

Inzwischen ließen sich schon die politischen Wirkungen des Krieges wahrnehmen. In dem Kampf der Mächte triumphierte und behauptete sich als die feste Achse der westeuropäischen Politik die burgundisch-englische Allianz. Die Lancastersche Episode diente

Eduard zur Warnung und band ihn noch enger an Karl den Kühnen. Denn auch diesem kam ein großes Verdienst um die Wiederherstellung Eduards zu. Eduard hatte Ursache zur Dankbarkeit, Vorsicht und Festigkeit: dankbar zu sein durch Festhalten an der Allianz und durch Unterstützung der Unternehmungen Karls; vorsichtig, um seinen Thron nicht noch einmal ins Wanken zu bringen; fest, um nicht, wie früher, durch Berücksichtigung persönlicher und partikularer Interessen seiner Untertanen die in so weitem Umfang zurückgewonnene Autorität wieder zu zersplittern. Diese Wendung kam schließlich doch der Hanse zustatten. Denn zweifellos lag wie die Initiative in der Allianz so auch die endliche Entscheidung des hansisch-englischen Konfliktes bei Karl. Dieser mißbilligte, wie wir sahen, das Vorgehen Eduards gegen die Hanse in England, wiewohl es ihm aus der früheren unfreien Situation Eduards verständlich sein mochte. Solche Hinderungs- und Milderungsgründe fielen jetzt weg. Nun versetzte der Krieg der Hansestädte gegen England den Herzog in einen inneren Widerstreit. Auch mit der Hanse wollte er Frieden. Seine Untertanen von Holland und Seeland, welche den hansisch-englischen Konflikt gern benutzt hätten, um dem Handel ihrer Feinde, der wendischen Hansestädte, nach Flandern einen Schlag zu versetzen, zwang er mit unbeugsamer Strenge, Frieden zu halten. Im Süden durch Frankreich bedroht, dabei begierig, seine Eroberungsabsichten gegen Geldern und am Oberrhein durchzuführen, wünschte er, wie uns bekannt, sein Reich im Rücken durch England gedeckt und seine Untertanen in ungehinderter, friedlicher Ausübung ihres Verkehrs nach dem Osten.

Die Unklarheit, welche in der Tatsache der englisch-hansischen Fehde und der hansisch-burgundischen Freundschaft bei Fortbestand der englisch-burgundischen Allianz lag, konnte nur beseitigt werden durch Beendigung des englisch-hansischen Streites. Die Entfernung dieser Schwierigkeit bedeutete aber für die Alliierten, der Hanse entgegenkommen und ihrem Standpunkt sich nähern.

Karl erneuerte bei den Hansestädten im Spätherbst 1471 seinen alten Vermittlungsvorschlag, erhielt aber in der Hauptsache die gleiche Antwort wie früher. Da begann denn England einzulenken, sicherlich nicht ohne Mahnung Karls. Hansische Schiffe hatten Eduard die letzte, siegreiche Invasion ermöglicht; der den

burgundisch-englischen Zwischenverkehr störende Seekrieg zog sich in die Länge und verringerte die Aussichten auf Verwirklichung der alten Wünsche Englands im Ostseehandel. Ganz England, außer London, verlangte bereits nach Frieden mit der Hanse, denn die englische Tuchindustrie verlor durch die hansische Handelssperre ihr größtes Absatzgebiet. Englische Gesandte knüpften insgeheim schon im Mai 1472 mit den Vorstehern des hansischen Kontors in Brügge die ersten Friedensverhandlungen an und verständigten auch Lübeck von der neuen Lage, nämlich daß König, Edelleute und Kaufleute in England zur Wiederherstellung des Friedens zwischen den Deutschen und den Engländern bereit seien.

Lübeck verstand und benutzte die Gunst der Zeit. Den Hansestädten erklärte es seine Bereitwilligkeit zum Frieden, wodurch die Einheit der Hanse erhalten und Lübeck die politische Leitung gesichert wurde; den Engländern verriet es weder Eile noch Freude; indem es den Beginn der Verhandlungen ins nächste Jahr hinausschob, ließ es den Kriegszustand mit England fortbestehen und die Hanse Zeit gewinnen zur inneren Verständigung und Vorbereitung. Die Städte Danzig und Lübeck als solche haben sich im letzten Kriegsjahre nicht mehr an der Fehde beteiligt. Nur Hamburg setzte mit seinen Kriegsschiffen die Fehde fort und erbeutete noch einige Kauffahrer aus England und Spanien, während die große Danziger Karavelle unter der selbständigen Führung des Paul Beneke im April 1473 an der englischen Küste sich einer von den Niederlanden nach London segelnden Galeide bemächtigte, welche unter der überaus kostbaren, größtenteils Florentiner Kaufleuten gehörigen Ladung zwei Gemälde barg, von denen das „Jüngste Gericht" Hans Memlings noch heute die Marienkirche in der Heimatstadt des Siegers ziert. Seit dem 25. Juni 1473 trat an die Stelle des Krieges ein Waffenstillstand, welcher alsdann unmittelbar in den endgültigen Frieden überging. Wie nach allen Kaperkriegen mochten auch diesmal einige, zumal in dänische Dienste getretene Freibeuter das Raubhandwerk nicht so bald aufgeben. Das hinderte aber weder den Frieden noch die Wiederaufnahme des Handelsverkehrs.

Wenn man nach den Gründen fragt, aus welchen der lange Streit der Hanse mit England in dem Frieden von Utrecht einen

für die Hanse überaus günstigen Ausgang nahm, so ergibt sich die Erklärung für das Verhalten Englands vor allem aus dem uns bekannten Charakter der englisch-burgundischen Allianz. Eduard war fest entschlossen, den alten Zwist mit der Hanse endlich und dauernd aus der Welt zu schaffen. Er beteuerte diesen Vorsatz in unzweideutiger Form. Der Lübecker Rat befand sich genau auf der rechten Fährte, wenn er sagte, daß die Hanse jetzt oder nie, von diesem Könige, aber von keinem seiner Nachfolger erreichen könne, was sie brauche. Es handelte sich für Eduard nicht mehr allein um Gewährung weitgehender Zugeständnisse an die Hanse, sondern darum, daß dieselben in eine für England ehrenvolle Form gekleidet wurden. Denn es gab in der Menge der gegenseitigen Ansprüche und Forderungen einige Punkte, bei welchen die Ehre Englands gestreift wurde. Wie Eduard befürwortete auch Karl den Frieden. Kurz vor dem Beginn der Hauptverhandlung über den Frieden trat Karl mit der Unterwerfung Gelderns die Reihe von Unternehmungen an, die ihn, wie er hoffte, zum Herrn über den ganzen Westen des Deutschen Reichs machen sollten. England war dabei die Aufgabe zugedacht, ihm den gefährlichen französischen Nachbar im Zaum zu halten, und über die dem Frieden zurückgegebene Nordsee sollten den Niederlanden die Zufuhren aus dem Osten gesichert bleiben.

Die burgundisch-englische Interessengemeinschaft verlieh den Friedensverhandlungen ihren eigenen Charakter und verbürgte der Hanse den Erfolg. Sie kam auch darin zum Ausdruck, daß Eduard an die Spitze seiner zur offiziellen Vorbereitung der Hauptverhandlung nach Flandern geschickten Gesandten einen der höchsten burgundischen Staatsbeamten stellte, den in seinem und Karls Vertrauen stehenden Statthalter von Holland und Seeland, den Herrn von Gruthus. Später mußten die Engländer und die Burgunder — denn gleichzeitig wurde auch über den Stapel in Brügge und über den Waffenstillstand der wendischen Hansestädte mit Holland und Seeland verhandelt — formell getrennt mit den Hansen konferieren, der Statthalter an der Spitze der Burgunder; tatsächlich blieben sie in engem Einvernehmen. Darum brachte auch der Abschluß eines zehnjährigen Waffenstillstandes zwischen Frankreich und der Hanse im August 1473 einen größeren Eindruck hervor, als seiner wahren Bedeutung entsprach; er bestärkte

nur die Alliierten in ihrem Verlangen, mit der Hanse zum Abschluß zu kommen. Sie waren einig, den Krieg nicht wieder aufleben zu lassen. Im Juli und September 1473 fanden in Utrecht unter großer Beteiligung die Hauptberatungen statt, bei welchen die Hansestädte durch Gesandte von Lübeck, Hamburg, Danzig, Dortmund, Münster, Kampen, Deventer und Bremen, sowie durch Abgeordnete ihrer Kontore in Brügge, London und Bergen vertreten waren. Im Februar des nächsten Jahres ist ebendort der endgültige Friede abgeschlossen worden, der in den nächsten Monaten von England und der Hanse ratifiziert wurde.

Nur die wichtigsten und für die augenblickliche und dauernde Bedeutung des Friedenswerkes charakteristischen Erörterungen, Beschlüsse und Bestimmungen mögen hier in Kürze bezeichnet werden. Für die Engländer konnte die Frage eigenen Schadenersatzes nicht ernstlich in Betracht kommen; um so mehr hielten sie fest an einer Gewährleistung ihrer alten Ansprüche auf freien Handelsverkehr in Preußen. Die Hanse ihrerseits wich nicht von ihren früheren Forderungen: Ersatz für alten und neuen Schaden, Widerruf des Urteils gegen die Hansen in England nebst Satisfaktion, endlich als neue, unerläßliche Friedensbedingung: Bestrafung Kölns für seinen Abfall von der Hanse. Der Sache nach sind die Forderungen der Hanse im wesentlichen durchgesetzt worden, indem man die Notwendigkeit des Nachgebens unter gefälligen Formulierungen zu verhüllen und der Vergessenheit zu übergeben sich bemühte. Die alten Privilegien wurden der Hanse in vollem Umfange erneuert und bestätigt. Als Rekompensation aller Verluste, welche die Hanse bisher durch England erlitten, bewilligte Eduard für die nächsten Jahre den Hansen einen Erlaß der unter dem Namen der Custume bestehenden Zölle im Gesamtbetrage von 10000 Pfund Sterling. Den formellen Widerruf des Urteils erlangte die Hanse nicht. Aber nicht nur daß die fernere Rechtswirkung des Urteils aufgehoben wurde, wie denn überhaupt alle aus den gegenseitigen Beschädigungen erwachsenen alten und neuen Ansprüche und Prozesse der beiderseitigen Untertanen niedergeschlagen wurden: als Ersatz und Genugtuung für das ihr zugefügte Unrecht und die ihren Kaufleuten in England widerfahrene Schmach, als Sühne für die Feindseligkeiten der englischen Kaufleute und besonders der Hauptstadt, wurden der

Hanse die Stalhöfe in London, Boston und Lynn zu dauerndem Eigentum überwiesen. Es mag nicht unerwähnt bleiben, daß diese und die gleich zu erwähnenden Zugeständnisse zum Teil erreicht wurden durch stufenweise Herabminderung der von der Hanse ursprünglich geforderten Summe von 25000 Pfund auf jene 10000. Den Engländern gelang es, in dem Vertrage dem Wortlaut nach ihren alten Anspruch auf Handelsfreiheit in Preußen aufrechtzuhalten. Da indessen Danzig den Frieden nur annahm unter der Bedingung, daß die Engländer nicht größere Rechte in Preußen als andere fremde nichtpreußische Kaufleute genössen, also dem gleichmäßig strengen Fremdenrechte unterworfen sein sollten, blieb der Erfolg der Engländer auf dem Papier.

Wenn man absieht von anderen, minder wichtigen Angelegenheiten, welche der Friede regelte, wie das Verfahren der Zollbeamten, Schiffbruch, öffentliche Wage, Verzapf von Rheinwein u. a., blieb als letzter Prüfstein der entschlossenen Friedfertigkeit Englands die Abrechnung mit Köln. Schon während der Verhandlungen in Utrecht erkannte Köln den Zusammenbruch seiner Sonderpolitik und die schmachvolle Niederlage, die es sich selbst bereitet. Sein Versuch, nur seinen eigenen Vorteil zu erreichen und sein Glück zu machen bei Burgund und England, scheiterte an der Unzulänglichkeit der Politik der „heiligen“ Stadt, welche in den hansischen Angelegenheiten sich von den Ratschlägen und dem Eifer einiger begabter, aber kleinlich-befangener Persönlichkeiten hatte bestimmen und hinreißen lassen. Wenn Karl von Burgund die Stadt in ihrem erbitterten Streite mit dem Brügger Kontor obsiegen ließ, hoffte er wohl schon damals auf Erwiederung dieser Gefälligkeit bei der Ausführung seiner politischen Pläne. Mit der Schutzherrschaft über das Erzstift Köln wollte er auch dessen freie Hauptstadt in den Bereich seiner Herrschaft ziehen. Seit dem Jahre 1473 war daran kein Zweifel. Der Gegensatz Kölns zu Burgund bestand in voller Schärfe, als der Kaiser nach dem Abbruch der mit Karl in Trier gepflogenen Verhandlungen sich nach Köln begab. Karl hatte bei den Utrechter Beratungen keinen Grund mehr, das ganze Gewicht seines Ansehens bei den auf Köln erzürnten Hansen zugunsten der Kölner einzusetzen. Und darum mußte auch Eduard nachgeben. Es hieße ehrlichen Beteuerungen unnötigerweise mißtrauen, wenn man die peinliche

Empfindlichkeit Eduards und der Engländer in dieser kölnischen Sache verkennen und geringschätzig beurteilen wollte. Aber die Not erzwang die Entscheidung. Die Hansen forderten den Ausschluß der Kölner von den Privilegien und vom Stalhofe. Sie verlangten kurz, Eduard möge wählen zwischen ihnen und den Kölnern, den „Zerstörern" der Hanse. Sie erklärten, daß Köln, wie es ja der Fall war, bereits aus der Hanse ausgeschlossen sei; nicht eher als bis es sich mit der Hanse ausgesöhnt, dürfe es mit der Hanse in England irgendwelche Gemeinschaft haben.

Man fand den Ausweg, in den Hauptvertrag, ohne Nennung des Namens der Kölner, die Bestimmung aufzunehmen, daß eine von der hansischen Tagfahrt oder freiwillig aus der Hanse gestoßene oder geschiedene Stadt auf Anzeige bei England dort ohne weiteres bis zur vollzogenen Aussöhnung mit der Hanse als unprivilegiert und unfähig zur Erwerbung gleicher oder größerer Privilegien betrachtet werden sollte. In einem Nebenvertrage wurde diese Norm ausdrücklich auf Köln spezialisiert. Weder die Fürsprache des Kaisers noch die Ermahnungen des von ihm zum Schiedsrichter bestellten Erzbischofs von Trier noch die inständigen Bitten Kölns vermochten eine Änderung zu bewirken. In der Mitte des Jahres 1474 mußten die Kölner den Stalhof in London verlassen, in welchen die anderen Hansen ihren Einzug hielten. Feuer und Wasser könne man nicht an Einen Ort zusammenbringen, schrieb Eduard dem Kaiser. In denselben Wochen, als die Kölner die seit Jahrhunderten von ihnen bewohnte Gildhalle räumten, in welcher sie einst sogar die Herren gewesen, ließ Karl von Burgund als Vorspiel des offenen Krieges gegen Köln in allen Provinzen seines Reiches die Güter der Kölner beschlagnahmen. Wenn gerade die beiden Länder, mit welchen die Kölner mehr als mit anderen seit alters die lebhaftesten und gewinnreichsten Handelsbeziehungen unterhielten, gleichzeitig das gewohnte Freundschaftverhältnis abbrachen, läßt sich ermessen, daß die moralische und materielle Niederlage der großen Rheinstadt nicht vollständiger sein konnte. Köln hat sich, nachdem es mit mächtiger Anstrengung und mit Hilfe des Reiches den Angriff des Burgunders glücklich abgewehrt, mit den Hansestädten ausgesöhnt auf der Tagfahrt zu Bremen im Spätsommer 1476. Aber die Folgen des Zwistes mit der Hanse, des Krieges mit Burgund und der pein-

vollen Behandlung in England hat es während der ganzen Dauer seiner Zugehörigkeit zur Hanse und seiner reichsstädtischen Selbständigkeit nicht verwunden.

Obgleich der große Erfolg, welchen die Hanse im Frieden von Utrecht errang, zum nicht geringen Teil sich erklärt durch die von der politischen Gesamtlage bestimmte und einen gründlichen Ausgleich mit der Hanse fordernde Haltung der burgundisch-englischen Allianz, wäre doch nichts ungerechter, als den Anteil der Hanse an diesem Siege gering zu veranschlagen. Trotz einzelner innerer Zwiespältigkeiten hatte die Hanse im Kriege mit England im wesentlichen ihre Einigkeit bewahrt, die Seefehde gegen England durchgeführt, bis dieses den ersten Schritt zur Versöhnung tat, den König Eduard persönlich zu Dank verpflichtet, durch geschickte Behandlung des reizbaren und herrischen Burgunderherzogs einen Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Anliegen in England erworben und endlich die Gunst der Lage rechtzeitig und allseitig auszunutzen verstanden. Der Friede von Utrecht war ein Triumph der lübischen Politik und der unter Lübecks Führung geeinten Hanse. Von den Verträgen der Hanse mit England hat keiner, soweit die fortschreitende Entwicklung der Völker die Dauerhaftigkeit von Verträgen zuläßt, in wichtigen Fragen eine so feste Grundlage für die Hanse und ihre Stellung in England geschaffen wie dieser Friede, dessen sichtbarste Errungenschaft, die Erwerbung des Eigentums an den Stalhöfen in London, Boston und Lynn, die Hanse selbst überdauert hat.



Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt II. 1906.

Oldenburgs Seeschiffahrt

in

alter und neuer Zeit.

Von

Georg Sello.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1906.

Wir bitten, den einliegenden Prospekt betr. „Veröffentlichungen zur Hansischen Geschichte“ zu beachten.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	87½	=
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85	=
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80	=
=	=	=	51—100	=	=	=	=	75	=
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70	=
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65	=

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt II. 1906.

Oldenburgs Seeschiffahrt
in
alter und neuer Zeit.

Von
Georg Sello.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1906.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

I. Das Mittelalter 3

II. Das 16. Jahrhundert 9

III. Das Zeitalter Graf Anton Günthers 19

IV. Das 18. Jahrhundert bis zum Ende der dänischen Herrschaft . 24

V. Die Regierungszeit Herzog Friedrich Augusts und die Anfänge Herzog Peter Friedrich Ludwigs 27

VI. Die Wende des 18. Jahrhunderts 32

VII. Oldenburgische Reederei außerhalb des Weserreviers 36

VIII. Blüteperiode der Segelschiffahrt im 19. Jahrhundert 40

IX. Segelschiff und Dampfschiff 48

X. Die Fischereiflotte 50

XI. Die oldenburgischen Weserhäfen 53

Nachwort 68

Von stade sie sich dô huoben, sô si aller beste dan
Mit ir scheffen kunden. Sit wart von in getân
Michel arebeiten ûf dem breiten fluote.

Kudrun 1124.

Die niederländisch-deutsche Küste der Nordsee ist gesäumt mit Städten der alten Hanse. Nur eine Lücke zeigt die sonst ununterbrochene Kette: zwischen Weser und Ems. Die Territorien von Oldenburg und Ostfriesland füllen dieselbe geographisch aus. Keine einzige Stadt in diesen nordwestdeutschen See-Kleinstaaten hat dem seebeherrschenden Bunde der norddeutschen See- und Handelsstädte angehört.

So sehr beide hierin sich zu gleichen scheinen, so ist doch, an dem Maßstabe hansischer Interessen und hansischer Aufgaben gemessen, ein erheblicher Unterschied zwischen ihnen. Das ostfriesische Emden hat früh mit Einsicht, Wagemut und zeitweisem Glück in einer der hansischen Arbeit parallelen Richtung die Vorteile seiner maritimen Lage zu benutzen verstanden, so daß es mit gutem Recht zu Ende der Periode, in welchem der hansische Name noch klangvoll war, um die Aufnahme in den Bund wenigstens werben mochte. Dieser der Hanse verwandte Geist Emdens ist die Ursache geworden, daß in seinen Wällen der erste norddeutsche Staat festen Fuß zu fassen suchte, welcher mit klarem Blicke, wenn auch zunächst noch mit ungeschickten Händen und ungeeigneten Mitteln Seehandelspolitik getrieben hat, Brandenburg. Und nach wechselnden Zwischenfällen ist es der Erbe Brandenburgs, Preußens König, welchem Emden heut seinen Platz als bedeutungsvolle Nordsee-Seehandelsstadt unmittelbar hinter den blühenden alten Hansestädten Hamburg und Bremen verdankt.

Ganz anders in Oldenburg. Die gleichnamige Hauptstadt des Landes ist freilich einmal für eine Hansestadt ausgegeben worden. Ein „Österling“, Johann von Oldenburg, hatte im

Jahre 1470 im Kanal burgundische Schiffe gekapert und sich berühmt, daß er mit Schiff und Volk von Oldenburg, einer „Principal-Stadt“ der Hanse, „von der gemenen Hansestede wegene“ ausgerüstet und in See gesandt sei. Das kategorische Dementi folgte der kecken Lüge auf dem Fuße. Der Bund entgegnete: „ok en is de stad Oldenborch nyn letmate der dutschen Hanse, wi de ok nicht in vorbiddinge hebben, sunder de in bewinde des eddelen heren Gerden, greven to Oldenborch, is belegen“ — Graf Gerds von Oldenburg, des schlimmsten Feindes der Hanse!

Emden machte den Hansestädten nach Maßgabe seiner Intelligenz und Kapitalkraft gesunde Konkurrenz zur See; Alt-Oldenburg — d. h. die stammverschiedenen Territorien, aus welchen es allmählich zusammenwuchs, vorweg als ein Ganzes betrachtet — benutzte Jahrhunderte lang seine vorteilhafte Lage an der Weser zwischen Bremen und der See, um zu ernten, wo es nicht säte: es machte sich die Seeschiffahrt seiner Nachbarstadt zur ergiebigen und bequemen Einnahmequelle, anfänglich auf dem einfachen Wege des eigenhändigen Seeraubes, dann durch Duldung fremder Seeräuber an seinen Küsten und Konnivenz gegen ihren Handel mit geraubtem Gut in seinem Gebiet; später durch einen nach sechsundachtzigjährigem zähen Ringen erworbenen, nachmals mit ebensolcher Hartnäckigkeit behaupteten wertvollen Zoll von allen auf die Weser gebrachten Waren, welchem nennenswerte Leistungen für die Erleichterung und Sicherung der so belasteten Schiffahrt nicht gegenüberstanden.

Wie der kulturelle Ausgleich auf diesem Boden sich endlich vollzog und das hansische navigare necesse est auch auf die oldenburgischen Fahnen geschrieben wurde; wie, entsprechend der angeborenen seemännischen Tüchtigkeit der Bevölkerung nun, nachdem diese ihren Beruf erkannt hatte, ausgezeichnetes geleistet, aber am Ende wiederum nicht der Zug der Zeit verstanden wurde, so daß die oldenburgische Seeschiffahrt sich jetzt in einer Periode, wenn nicht des Niedergangs, so doch des Übergangs befindet, dessen Verlauf zweifelhaft ist — diese lehrreichen Peripetien zu betrachten ist wohl eine Studie wert.

I. Das Mittelalter.

Die Schiffahrt der oldenburgischen Friesengaue. — Wangeroger Fischfang. — Ursprünglicher Binnenlandscharakter der Grafschaft und der Stadt Oldenburg. — Freigabe der Huntemündung. — Mitteilung des Bremer „Schiffrecht" an die Stadt Oldenburg. — Beginn der oldenburgischen Seeschiffahrt. — Seeräuberunwesen. — Oldenburgische Grafen als Seekapitäne.

„Die Schiffahrt Oldenburgs zeigte sich schon im 12. und 13. Jahrhundert in vielversprechender Entwicklung" — so ist einmal in dithyrambischem Festschriftstil verkündet worden. Die Geschichte lehrt vorsichtiger urteilen. Vor allen Dingen gilt es, die drei Hauptteile des Landes, die beiden Friesengaue Östringen (Jeverland) und Rüstringen (Butjadingen und Stadland) in der Marsch und die sächsische Grafschaft auf der Geest bis in das 16. Jahrhundert hinein gesondert zu betrachten.

Daß die jetzt oldenburgischen Friesen ein hervorragend seemännisches Volk gewesen, müßten wir, auch wenn keine positiven Zeugnisse vorlägen, daraus erschließen, daß ihre Küsten die Heimat der einzelnen Sagen und Lieder sind, welche den Inhalt des Epos von Gudrun bilden.

Das erste Rüstringer Schiff aber, von dessen Fahrt wir wissen, ist dasjenige gewesen, welches den Bremer Bischof Willehad auf seiner Flucht vor Widukind 782 aus Ut-Riustri (Butjadingen) nach Frankreich führte.

Dann folgt um 1040 die von Adam von Bremen beschriebene kühne Entdeckungs- und Raubexpedition einiger nobiles de Fresia, die, zweifellos Rüstringer, mit einer Flottille geraden Weges nach Island steuerten und darüber hinaus ins Eismeer drangen. Sie fuhren auf Ruderschiffen, welche Segel höchstens zur Aushilfe und zur Unterstützung bei günstigem Winde hatten; ihre Nautik stand also noch auf niedriger Stufe. Für die sonstige Ausrüstung ihrer Schiffe dürfen wir, in Ermanglung direkter Nachrichten, Auskunft bei Saxo Grammaticus suchen, welcher eine ähnliche, von drei Segelschiffen mit je 100 Mann Besatzung ausgeführte Nordmeerreise schildert. Sie hatten kein Verdeck, waren aber gegen die hereinschlagenden Wellen superne bovinis tergoribus geschlossen,

und außerdem, wie noch in unseren Tagen die auf den Walfischfang in den nördlichen Gewässern ausgehenden Schiffe, eigens für die gefährliche Fahrt besonders widerstandsfähig gebaut: nodis crebrioribus ac consercioribus clavis. Im allgemeinen haben wir sie uns von dem Typus des Nydam-Bootes in Kiel zu denken.

Hiermit sind die Nachrichten aus ältester Zeit erschöpft. Dafür, daß die Rüstringer nichtsdestoweniger sich auch später vor weiteren Seefahrten nicht scheuten, können wir uns nur auf die Lokalsage beziehen, wonach der Tuffstein, aus welchem die romanische Kirche zu Langwarden (eine der vier Hauptkirchen Rüstringens) erbaut ist, als Ballast von Schiffen, die Korn nach England führten, zurückgebracht wurde. Daß sie im 14. Jahrhundert außer „Eken“ und „Schuten“ auch „Koggen“ und „Busen“ besaßen, also Seeschiffe, mit denen sie gewiß nicht bloß ihre Landesprodukte: Pferde, Rindvieh, Schafe, Käse, Eier, Häute, Salz die Weser aufwärts zu den von ihnen schon zu Zeiten Heinrichs des Löwen fleißig besuchten Bremer Märkten brachten, wissen wir aus den Bremer Zollrollen.

Neben solchem Friedenswerk dienten den Rüstringern aber ihre Schiffe zum Betriebe eines höchst lukrativen Seeraubes auf Kosten der Bremer und ihrer Handelsfreunde. Der erste Artikel des ersten uns überlieferten Vertrages zwischen Bremen und den Rüstringern (1220) handelt von der Totschlagssühne; wenn der Pirat dem Kaufmann längsseit gelaufen war, dann gab es kein Rechten: der Schwächere flog über Bord — noch im 16. Jahrhundert war in den oldenburgischen Küstengewässern dies abgekürzte Verfahren nicht veraltet. Es gab Zeiten, wo solch Unwesen den Handelsverkehr auf der Weser vollständig sperrte (1307). In höchst auffälligem Gegensatz dazu sehen wir die Rüstringer bald danach bemüht, den fremden Kaufmann in ihr Land zu ziehen. Trieben sie selbst damals keine Kauffahrtei in größerem Stile? Das im 15. Jahrhundert untergegangene Aldessen an der Ahne im Jadebusen (1305), Langwarden (1307) und Burhave (1334) an der Küste, Blexen (1318) an der Weser, Bockhorn (1310) an der Überlandstraße von Östringen nach Bremen erscheinen mit zahlreichen, in die Zeit von Mai bis September fallenden, in Bockhorn während des August zehn Tage währenden Märkten ausgestattet, zu denen Einladungen weit umher, nach Groningen,

Köln, Münster, Dortmund, Osnabrück, Soest, Vechta, Wildeshausen ergingen.

Damit brechen die Nachrichten wieder ab. Die Häuptlingsfehden, die Vitalianerzeit, die Freiheitskämpfe Butjadingens absorbieren das praktische und historiographische Interesse bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts.

Anders war es in Östringen.

Die Bewohner dieses mit dem kleinen Wangerland politisch eng verbundenen Gaues haben ihre Befähigung zu weiter Seefahrt auf dem Kreuzzuge Königs Ludwigs des Frommen 1269 bewiesen, an welchem sie, wie sie König Philipp VI. von Frankreich im Jahre 1337 stolz berichteten, mit Ehren teilnahmen. Wie viele von den aus der Ems gesegelten 50 friesischen Koggen auf sie entfielen, berichtet Menco leider nicht. Die Hinfahrt ging nach Marseille, Sardinien, Tunis, Akkon; die traurige Rückreise der wenigen Überlebenden erfolgte 1270 einzeln auf fremden Schiffen.

Ebenfalls schon im 13. und während des 14. Jahrhunderts müssen die Östringer einen privilegierten Handel mit Holstein betrieben haben. Sie fuhren im 14. Jahrhundert nach Westfriesland, Holland, Flandern, nach der Elbe, warben um ein Handelsprivileg beim König von Frankreich, schlossen Schutz- und Handelsverträge mit Bremen, Harderwyk, Arnheim, Hamburg. Mehrfach werden Schiffer und Kaufleute des Ortes Jever in dieser Zeit hervorgehoben (1300. 1327. 1347. 1350).

Auch Wangerogern[1]) begegnen wir auf der Flandernfahrt (1327); besonders beteiligten dieselben sich am Heringsfang bei Helgoland.

Obwohl dieser handels- und kulturgeschichtlich so hochgeschätzte Fisch der Überlieferung zufolge sich erst 1425 von Schonen hierher zog, fand sich, wenn eine Notiz des jeverschen Chronisten Remmer von Seediek († 1557) chronologisch richtig ist, schon in der ersten

---

[1]) Die von den Behörden, in erster Linie von der Post beliebte Schreibung Wangerooge ist weder historisch noch „deutsch", sondern spezifisch holländisch und außerdem inkonsequent, da daneben die einst insulare jeverländische Gemeinde Middoge (*Μεσογησος*) richtig geschrieben wird.

Hälfte des 14. Jahrhunderts auf der Insel zur Fangzeit eine aus Bremern, Hamburgern, Stadern, Stockholmern und aus Wangerogern bestehende Genossenschaft zusammen; für diese nun soll Meister Fridericus von Jever 1337 das Rechtsbuch verfaßt haben, welches im 15. Jahrhundert im Gericht des auf der Insel versammelten menen kopmann gebraucht wurde. Unter den Helgoländer Gästen werden 1432 de guden lude von Wangeroch ausdrücklich genannt, und einer derselben gehörte derzeit zu den Richtern.

Ausschließlich Fischfang (1677: 30 Fahrzeuge) betrieben die Wangeroger auch in späterer Zeit, gemäß „altem Brauch und Herkommen nach eiländischer Manier" bis Ameland westwärts (1697), bis zum Hever an der holsteinischen Küste ostwärts, bei den ostfriesischen Inseln, auf der Elbe und Eider, unter Helgoland, ihren Fang regelmäßig nach Hamburg zu Markte bringend (1671); wie „seit hundert Jahren" wurden 1618 Robben (Seehunde, Silck, Sillik) auf dem Wurster Watt, und zwar mit Garnen, gefangen.

Im Anfang des 18. Jahrhunderts lag aber das Fischereigewerbe völlig darnieder auf der Insel, die jämmerlich verarmt war, nicht wegen Erschöpfung der Fischgründe — die Blankeneser und Altonaer Fischer suchten gern das Wangeroger Revier auf und „nahmen den Insulanern die Nahrung fort" (1752) — sondern wegen der Trägheit der Bewohner. Die Regierung suchte durch Darlehne zur gründlichen Reparatur der meistens verfallenen Fischerfahrzeuge und Beschaffung neuer, sowie durch eine Fischereiordnung (1733) und Zwangsmaßregeln der Not zu steuern, auch durch Ansiedelung fleißiger Heiligelander (deren Fels und Düne damals stark in Abbruch geriet) die Erwerbsverhältnisse zu heben (1733), allein vergebens. Die Unmöglichkeit der Verzinsung der gewährten Darlehne schuf eine neue drückende Schuldenlast; die Zahl der Fischerfahrzeuge („Schnicken") nahm fortwährend ab. 1718 gab es noch 23, 1734 17, von 1753—1793 schwankte die Zahl zwischen 8 und 11. Schon 1743 baten die Wangeroger: „da mit der Fischerei nichts zu verdienen, sie mit dem Zwange dazu zu verschonen und ihnen zu gestatten, sonst ihre Nahrung zur See zu treiben". 1770 ist denn auch vom Betreiben „einiger Schiffahrt" die Rede, doch noch 1793 standen dafür nur eine Kuff und eine Tjalk zur Verfügung. Mit unausgesetzter Hilfe

der Landesregierung hob sich, begünstigt durch die eigenartige Verschiebung der Seehandelsverhältnisse während der Kriege des ausgehenden 18. Jahrhunderts, die Leistungsfähigkeit allmählich. Im Jahre 1800 gab es 17 Schiffe, 1807: 39; es vollzog sich der völlige Übergang vom Fischfang zur Reederei mit kleineren Schiffen.

1829 waren 27 Schiffe von zusammen 738 R.-T. vorhanden, mit denen die Insulaner sich rührig an der Frachtfahrt zwischen England, Holland, Belgien, Hamburg, Norwegen und den Handelsplätzen der Ostsee beteiligten. Freilich waren sie gezwungen, auch bei den ungünstigsten Konjunkturen dieselbe fortzusetzen, da jeder andere Erwerbszweig ihnen versagt war.

Seit 1851 (26 Schiffe von 1104 R.-T.) ging darum die Zahl ihrer Schiffe und deren Größe ständig zurück; die besser situierten Schiffsbesitzer verließen die Insel, großenteils nach Varel übersiedelnd; 1861 war nur noch ein Seeschiff in Wangeroge beheimatet.

Die Grafschaft Oldenburg, zu der wir uns nun wenden, war, nachdem die friesischen Gaue sich ihrer entledigt hatten, ein völlig binnenländisches Territorium. Vor der Niederwerfung der Stedinger 1234 erreichte sie nicht einmal das Weserufer; statt ihrer beherrschten bis in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts die Rüstringer die Einmündung der Hunte in die Weser. Ihre maritime Bedeutungslosigkeit wird urkundlich durch die beiden Verträge mit Bremen aus den Jahren 1243 und 1261 erhärtet, in welchen nur die Bürger dieser Stadt, nicht die Grafen, Schiffe zum Schutz des Verkehrs auf der Weser zu stellen sich verpflichteten. Dem entspricht der Grundplan der alten Stadt Oldenburg, welche sich ohne jede Rücksicht auf Verkehr mit der Weser oder gar der See vermittels der bei ihr schiffbar werdenden Hunte entwickelt hatte. Oldenburg verdankt seine Entstehung seiner vorteilhaften Lage als nicht zu umgehende Station auf der einzigen Überlandstraße vom nördlichen Ostfriesland nach Norddeutschland, welche von der Geest der friesischen Wede über Knüppeldämme im Wapelbruch und einen schmalen Ausläufer der Ammerländischen Geest, der Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Weser, Jade und Ems, zu dem Hunteübergang, dann weiter über die Delmenhorster

Geest nach Bremen führte, und mittels einer Abzweigung bei den Osenbergen in Wildeshausen den Anschluß an die große, vom Norden, von Lübeck über Hamburg nach dem Rhein laufende Handelsstraße fand.

In den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts gaben die Rüstringer die Huntemündung frei. Damit war für die Stadt Oldenburg die Gelegenheit geboten, in die Reihe der Schiffahrt treibenden Städte des Nordseeküstengebiets einzutreten. Sie versäumte nicht, dazu die helfende Hand Bremens zu ergreifen, welches, selbst den Handel dieses Gebiets beherrschend, in ihr keine Konkurrentin, nur eine Gehilfin erwarten durfte.

Schon 1335 (dieses Jahr hat der ältere Strackerjan wahrscheinlich gemacht) ließ sich Oldenburg mit einer Handschrift des Bremer Stadtrechts das vollständige „Schiprecht" der Hansestädte mitteilen und zum Hüter der ihr 1345 verliehenen Freiheiten bestellten ihre Landesherren selbst den Bremer Rat; bei Anbau der Neustadt war auf dem zugeschütteten Wallgraben der Altstadt eine Hauptstraße angelegt, welche die unentbehrliche Verbindung mit der Schiffslände, dem späteren Hafen am „Stau" unterhalb der gräflichen Mühlen, herstellte.

Seitdem ist die Stadt, den einfachen Kulturverhältnissen der Grafschaft gemäß, Jahrhunderte lang, bis die Einrichtung des Weserzolls andere Bedingungen schuf, Sitz der oldenburgischen Reederei geblieben, so weit von einer solchen in früherer Zeit die Rede sein kann.

Daß im 14. und 15. Jahrhundert die Hunte mit Handelsschiffen befahren wurde, wird durch die (wahrscheinlich an Bremen gerichteten) Gravamina der Stadt Oldenburg wider Graf Konrad d. J. aus den siebziger Jahren, durch die Bremer Zollrolle aus dem Ende des 14. Jahrhunderts und durch die Oldenburger Zollrollen von 1429 und ca. 1440 bezeugt. Wir wissen sonst noch, daß 1456 Ellwürdener (Butjadinger) Bauern ein der Stadt Oldenburg gehöriges Kornschiff auf der Weser nahmen, und 1484 die Ostfriesen fünf oldenburgische Schiffe aufbrachten.

Daß aber in diesem Jahrhundert und auch zu Ende des vorigen der Trieb zum Seehandel in Oldenburg besonders groß gewesen, muß billig bezweifelt werden. Denn was man von überseeischen Waren brauchte und wohl auch mehr, brachten die von Graf

Konrad gehegten Vitalienbrüder[1]) reichlich und billig ins Haus, deren berüchtigter Führer Godeke Michels in der Stadt Oldenburg seinen Unterschlupf hatte. Ebenso war es nachmals mit den utliggers, zerovers, oder wo men de nomen wil, Graf Gerds, die aus der Stadt Oldenburg sich rekrutierten und denen ihres Patrons Burg an der Jade ein bequemes Malepartus wurde. Diesen edlen Raubgrafen[2]) müssen wir übrigens wohl einen der unerschrockensten oldenburgischen Seemänner seiner Zeit nennen; wie ein nordischer Seekönig pflügte er noch als Greis mit seinen Kaperschiffen die See. Ihm glich sein bedauernswerter heimatloser Neffe Jakob von Delmenhorst, der sein junges Leben als Freibeuterkapitän eines kleinen dänischen Schiffes von 24 Last auf hoher See endete. Gerds älterer, ihm feindlicher Bruder Moritz, der ehemalige Domherr und Rektor der Universität Erfurt, war nicht minder erfahren in der Führung eines Orlogschiffes; desgleichen Gerds Enkel Christoffer, der frühere Bremer Domherr, des gräflichen Hauses Alcibiades, wie Melanchthon ihn nannte; den zwangen die „obliegenden Nöte" im Kampfe für seinen entthronten Vetter, König Christian II. von Dänemark, für 4500 Mark sein Schiff, „Der Schwan von Damm" — der erste oldenburgische Schiffsname, den wir kennen —, zu veräußern.

II. Das 16. Jahrhundert.

Fortdauer des Seeräuberunwesens. — Bekämpfung desselben durch Graf Anton I. und die Stadt Oldenburg. — Rückschlag unter Graf Johann. — Dauernde Feindschaft mit Bremen wegen der Weserhoheit. — Handelsverträge. — Ostseefahrt. — Oldenburger Schiffergesellschaft. — Norwegische Fahrt. — Islandfahrt. — Bedeutung des Handels der Stadt Oldenburg zu Ende des Jahrhunderts.

Im 16. Jahrhundert waren die oldenburgischen Gewässer kaum sicherer als vorher. Zwar Graf Anton I. unsanften Angedenkens, der im Schmalkaldischen Kriege (1547, im März)

[1]) Greve Kordes sone van Oldenborch, sin bastert, befand sich unter den Vitalianern, welche am 11. Mai 1400 in Emden gerichtet wurden.

[2]) Vgl. über ihn und Jakob von Delmenhorst H. Oncken, Graf Gerd von Oldenburg, vornehmlich im Munde seiner Zeitgenossen, in JB. f. d. Gesch. d. Herzogt. Oldenburg, II, 1893, S. 15ff.

die Bremer mit einem ihrer eigenen groten schepe bedrängte, welches er ihnen auf der Weser weggenommen und mit seinem Volke besetzt hatte, bis die Hamburger Bojer es ihm wieder abjagten, hielt leidliche Ordnung mit seinen von Zeit zu Zeit von Blexen oder Harrier Brake ausgesandten Streitschiffen [1]). Er fand kräftige Unterstützung an der damals besonders seetüchtigen Einwohnerschaft der Stadt Oldenburg. Mit Stolz erzählten spätere Geschlechter davon, wie 1564 die Stadt zu der Expedition des Grafen gegen Henöken Nobel ein armiertes Fahrzeug stoßen ließ, welches vom Bürgermeister Hans Goldschmidt geführt und mit 42 Stadtkindern — Fähnrich, Büchsenschützen, Proviantmeister, Profoß, Matrosen — bemannt war.

Auch Fräulein Maria von Jever tat redlich das Ihrige.

Unter Antons Sohn Johann hingegen sah es wieder schlimm aus an der oldenburgisch-jeverschen Küste [2]). Spanische Kaper, im Vertrauen auf des Grafen Rücksichtnahme gegen ihren Gebieter, den Lehnsherrn Jeverlands, trieben ihr Unwesen mit unerhörter Keckheit [3]), offen und ungestört in der Stadt Oldenburg verkehrend

[1]) Die Kriegsschiffe Graf Antons waren meist kleiner Art, Jachten, Kähne, Ever. 1564 rüstete er ein „Gravel", ein „Weit- oder Seitenschiff" und einen „kleinen Ekker" aus (für welche die Kapitänsbestallungen vorhanden sind), die Stadt Oldenburg ebenfalls ein „Seitenschiff". Weideschiffe, die auch Bremen vielfach als Kriegsfahrzeuge verwendete, sind dem Wortsinne nach Fischerboote: der Ember Hafenmeister definierte Ende des 16. Jahrhunderts: smal ofte wit-schepen. Seitenschiffe, Seidenschiffe sind allerdings ihrer Bauart nach kleine, aber dem Wortsinne nach nicht, wie Mndd. WB. rät, side, d. h. niedrige schepe; m. E. ist die Benennung, wie manche andere der deutschen Nautik, dem Romanischen entlehnt; saitie, afz., sorte de vaisseau fort leger, „ein kleine gefüege seitiez", Parziv. 1187. 1539 bauten die Bremer zwei Seidenschiffe von 50′ Länge für je 50 Mann Besatzung.

[2]) Der Aufsatz von Dr. G. Rüthning, „Seeraub im 16. Jahrhundert", JB. f. d. Gesch. d. Herzogt. Oldenburg, XIV., 1905, S. 152ff. ist ein den Gegenstand nicht durchdringendes und erschöpfendes Aktenreferat.

[3]) 1592 erbeutete Tamme Leffers eine Flotille von 22 Ember Schiffen auf dem Minser Watt (zwischen der Nordspitze Jeverlands und Wangeroge), gleich darauf vor der Jade ein von Enkhuizen nach Bremen bestimmtes Schiff mit 24 aus Frankreich heimkehrenden adligen Kriegern (Lüneburger, Mecklenburger, Pommern) und ihren Knechten. Die Beute der ersten Unternehmung wurde auf drei Lastwagen nach Oldenburg geschafft, und dort beim Weingelage neben der Stätte, wo der gräfliche Hauptmann Hans Maß sein Haus baute, geteilt.

und ihre Beute verwertend, so daß man dem Bremer Orlogschiffkapitän nicht ganz unrecht geben kann, welcher 1585 das Land des Grafen als eine Art „Raubkaule" schilderte. Gegen die Seepolizei aber, welche die Bremer jetzt wie früher auszuüben für Pflicht und Recht hielten (die erste mir bekannte urkundlich bezeugte Erhebung des Geleits- oder sogen. Reuter-, Rudergeldes fand 1574 statt), spielte Johann nicht bloß die von seinem Vater neu aufgestellte Theorie der ausschließlichen oldenburgischen Staatshoheit über die Weser aus, sondern sogar die ultima ratio der Orlogschiffe [1]). Immerhin fehlt es nicht an einzelnen Nachrichten, welche erkennen lassen, daß trotzdem oldenburgische Handelsschiffe häufige Fahrten wagten, um Lüneburger Salz aus Hamburg, Korn aus Schweden und Dithmarschen zu importieren [2]). Mit den Niederlanden bestand, wie die Handelsverträge mit Groningen

---

[1]) Graf Anton beanspruchte in seiner ersten unbatierten Zollsupplik eine Abgabe von „Schiff und Gutern van und nach der Stadt Bremen neffen dem Butjadingerlande uff der Weser geschifft"; 1562 aber behauptete er, daß „ein Wasser, die Wieser genannt, durch meine ererbte Graveschaft Oldenburg und Butjadingerlandt seinen Fluß und Durchgangk hat, welchs mir eigentumblich zustandig und dermaßen angehorig ist, daß alle liegende Grunde, Boden, Untertanen, Hoch- und Herligkeit mir sonder Mittel verwandt, zugehörig und undterworffen sein". Diese von den Bremern stets mit Recht nur für das kurze Stück des Weserlaufs zwischen Land Würden rechts und Stadland links anerkannte Darstellung hatte ihre Veranlassung darin, daß etwa im 14. Jahrhundert das Fahrwasser unterhalb Bremen sich vom rechten (erzstiftischen) Ufer nach dem linken oldenburgischen Ufer gezogen und dort starke Abbrüche bewirkt, insbesondere aber Elsfleth und Brake gegenüber vom oldenburgischen Territorium einige Inseln abgetrennt hatte, welche heute mit dem rechten Ufer so verwachsen sind, daß die oldenburgische Grenze hier auf ihm entlang läuft. — Als die Bremer 1585 das Reutergeld wieder erhoben, wurden sie vor „heimlichen Anschlägen" der Oldenburger gewarnt, so daß sie für ihre Bergenfahrer fürchteten. 1586 rüstete der Graf sechs Streitschiffe aus, von denen er sofort vier, darunter eine „Galleie", auf die Weser legte; sie ankerten bald bei Brake, bald bei Blexen, oder segelten mit fliegenden „Fähnlein und Flaggen wie Orlogschiffe" den Strom hinauf und hinunter, scharf schießend, wenn ein Bremer Schiff nicht „strich". 1587 erging gegen diese „Besitzstörung" der Bremer ein kaiserliches Mandat, aber noch 1588 waren die Schiffe in Tätigkeit; später sind sie, wie die Bremer schadenfroh behaupteten, untätig auf der Hunte verfault.

[2]) Über den Seehandel der Stadt Oldenburg in dieser Zeit vgl. auch D. Kohl in JB. f. d. Gesch. des Herzogt. Oldenburg, XII, 1903, S. 27 ff.

(1491) und Holland, Seeland, Westfriesland (1507) ergeben, ein regelmäßiger Verkehr; Amsterdam war ein gesuchter Hafen. Neue Beziehungen hatten sich zu den Ostseeländern gefunden. Die Register des Sundzolls[1]) verzeichnen zuerst 1543 ein oldenburgisches Schiff und danach in größeren und kleineren Zwischenräumen jährlich auch mehrere, darunter 1546, 1557, 1560, 1578 ein „fürstliches", also gräfliches, von 30—100 Last. Seit 1557 bemerken die Register, ob die Schiffe in den Sund ein oder aus, ostwärts oder westwärts segeln. Danach ergibt sich folgende Tabelle des oldenburger Schiffsverkehrs bis 1616 in der Ostsee:

Zahl der Schiffe.

	ostwärts	westwärts		ostwärts	westwärts
1557	—	1	1597	1	1
1558	1	—	1602	1	1
1560	—	1	1603	3	3
1578	1	—	1604	2	2
1584	1	1	1605	1	1
1586	1	1	1606	5	6
1587	3	2	1607	2	2
1588	2	2	1608	1	1
1589	4	4	1610	2	2
1590	2	2	1611	3	3
1592	1	1	1612	2	2
1593	4	3	1613	1	1
1594	2	2	1614	2	2
1595	3	3	1615	3	2
1596	1	1	1616	3	4

Im Jahre 1574 hatten sich sämtliche seefahrende Männer der Stadt Oldenburg, 27 an der Zahl, zu einer Korporation vereinigt[2]), welche lange Zeit hindurch die Reederei des Landes re-

[1]) Bis 1618 habe ich durch die Güte des Herrn Geheimen Regierungsrats Professor Dr. Dietrich Schäfer die Aushängebogen der von Frau Dr. Nina Bang bearbeiteten Ausgabe der Register benutzen können; vgl. D. Schäfer in Hans. GBl. IX, 1900, S. 95 ff.

[2]) (D. Kohl) Die oldenburger Schiffergesellschaft vom 2. Februar 1574, (Oldenburg.) Gemeindeblatt 1904, Nr. 14. — (ders.), dgl. in „Der Küstenschiffer"

präsentierte. Ihre Schiffe (die kleineren sind „Schuten"), Eigentum des Einzelnen oder im Besitz mehrerer Anteilhaber — in der Stiftungsurkunde werden die Ratsherren als „reiders in unsen schepen" bezeichnet — waren nicht groß: nach offiziellen Angaben aus der zweiten Hälfte des Jahrhunderts von 15, 20, 25, 30, höchstens 40 Last[1]); ihre Hauptfahrt ist nach Dithmarschen zum Korn-Import. Von welcher Bedeutung die Fahrt nach der Elbe zu überhaupt für den Stadt-Oldenburger Handel jener Tage gewesen, zeigt der Umstand, daß die Schiffergesellschaft das Wurster Watt längs der Küste des Erzstift-Bremischen Territoriums von der Mündung der Weser bis zur Mündung der Elbe allein bebakte, während die Bebakung der westlichen Watten nach Holland hin, insbesondere auf dem „Hohen Wege", erst später von den Elsflether Schiffern übernommen wurde, die Schiffahrtszeichen auf der Weser selbst aber bekanntermaßen seit langem von den Bremern gesetzt wurden.

Diese Jugendblüte der Reederei verwelkte rasch. Bereits 1619 wird geklagt, es seien „vordem" 18 Schiffer gewesen, um die

---

1904 Nr. 57. — H. G. Müller, Oldenburg, seine Verkehrswege und seine alte Schiffergesellschaft von 1574, in „Der Küstenschiffer" 1904 Nr. 56.

[1]) 1588 wird eine Butjadinger „Kravell" von 18 Last erwähnt; dortige „Kähne", die auch in See gehen, werden ein paar Mal genannt. — In älterer Zeit sind im Oldenburgischen folgende Schiffsmaße üblich:

1 Rocken- (Korn-) Last = 4000 Pfd (köllnisch)
1 Kommerzlast = 6000 Pfd.
1 Kohlenlast = 12000 Pfd.
1 Tonne = 2000 Pfd.

Letzteres Maß wird selten angewandt; die Rockenlast ist am gebräuchlichsten; nach Kommerzlasten pflegen das Elsflether Zollkontor und die dortigen Kaufleute zu rechnen; die Kohlenlast war in Butjadingen und Stadland gebräuchlich. Durch Gesetz vom 18. August 1856 wurde die „Schiffslast" = 4000 Pfd. Zollgewicht als Norm gesetzt, und ihr die alte Rockenlast, welche nur 3742 $\frac{783}{1000}$ Pfd. Zollgewicht hatte, für die Praxis gleichgestellt. Die Ministerialbekanntmachung vom 11. Mai 1864 führte die Kommerzlast = 6000 Pfd. Zollgewicht ein, doch ist in den „Statistischen Nachrichten über das Großherzogt. Oldenburg" bis 1866 die frühere „Schiffslast" beibehalten worden. Für die moderne Messung nach Kubikmetern oder Registertonnen gilt die abgerundete Formel:

1 Schiffs- (Rocken-) Last = 4¼ cbm = 1½ R.-T.
(genau = 4,24 cbm = 1,496 R.-T.).

Wende des Jahrhunderts waren ihrer so wenige, daß sie aus eigenen Mitteln die Wursterwatt-Baken nicht mehr unterhalten konnten: da nun flugs die Elterleute der Stadt Bremen für sie einzuspringen sich anschickten, gewährte auf Königlichen Befehl die Kammer eine Geldbeihilfe, auf daß nicht etwa „das Dominium auf der Weser" verloren gehe. Auch das Privileg, welches die Stadt Oldenburg 1695 für den Handel mit Norwegen empfing, scheint ihre Reederei nicht wieder belebt zu haben, zumal als 1705 bestimmt wurde, daß sie den Verkehr dorthin mit eigenen Schiffen unterhalten müsse.

Vor 10 Jahren hätte, so wird 1714 berichtet, ein schöner Handel mit Norwegen stattgefunden (Export von Korn, Import von Holz, Dielen, Fisch, Tran), sei aber bald darauf ganz in décadence gefallen. Daher bemühten sich 1715 Butjadinger Interessenten, jedoch vergebens, die Ausdehnung des Oldenburger Privilegs auf einen ihrer Landsleute, einen „Schiffe zur See haltenden" Kaufmann in Moorsee, zu erreichen. Dafür traten Elsflether Schiffer ein. Dieselben hatten sich anfänglich, um dieses Privilegs und anderer[1]) teilhaftig zu werden, in die Schiffergesellschaft aufnehmen lassen, fuhren aber später, 1733 ff., frank und frei auf eigene Hand; sie pflegten jährlich zwei oder drei Reisen nach Oster-Riesoer oder Krageroe zu machen, um Holz zu holen.

Die Oldenburger Schiffer-Kompagnie war 1700 auf sieben Mitglieder zusammengeschmolzen, 1725 auf drei, deren einer ein Elsflether war,

Dieser schied 1733 aus und die beiden Stadt-Oldenburger

[1]) Gewisse viel umstrittene Vergünstigungen im Hamburger Hafen wurden in der Regel dem oben erwähnten Bakenstecken auf dem Wurster Watt zugeschrieben. Ein Oldenburger Schiffer wußte zu Anfang des 17. Jahrhunderts darüber, unter Berufung auf den Hamburger Zöllner, anders zu berichten. Graf Anton († 1573) sei einmal in Hamburg gewesen, do hetten ihm die Hamburger herrn grofse ehre angetan. Danach hat J. Gn. sel. die Hamburger herrn zu fattern bitten lassen. Do solten die herrn gesprochen haben: gold und silber hetten J. Gn. selber wol; so wullten sie ihm die freiheit geben, dafs die Oldenburger scheppe nach Hamburg und von Hamburg nach Oldenburg zollfrei muchten führen, kind nach kind. Darvon solten Oldenburger scheppe die freiheit hebben und nicht von den baken.

Mitglieder wurden Kaufleute, die ihre Fahrzeuge durch Setzschiffer führen ließen. Nichtsdestoweniger hat die Gesellschaft sich bis auf unsere Zeit erhalten, sich sogar den Besitz ihres silbernen Willkommens von 1574 und anderer Innungsgefäße gewahrt und im Jahre 1904, 17 Mitglieder stark, sich neu organisiert; der Flaggenmast am städtischen Hafen, am „Stau", ist dessen ein Wahrzeichen.

Indem wir die Wandelungen der ersten oldenburgischen Reeder-Association im Zusammenhange verfolgten, sind wir vorgreifend zur Neuzeit gelangt. Wir kehren zu dem Punkte zurück, von dem wir ausgingen, zur Blüteperiode der Reederei im 16. Jahrhundert, um vor allem noch der oldenburgischen Islandfahrt zu gedenken. Mancherlei Umstände hatten die Aufmerksamkeit des Oldenburger Kaufmanns auf dieses ferne Eiland zu lenken vermocht. Graf Antons Bruder Christoffer hat während der Grafenfehde in Islands Verwaltung eingegriffen, indem er 1535 Marx Meyer damit belehnte[1]; den Bremer Bürgermeister Detmer Kenckel beschäftigte in seinem Oldenburger Exil (1567) der Handel mit Islander fisk; aber erst 1579 begann ein einzelner, mit der Gelegenheit vertrauter Oldenburgischer Unternehmer den Verkehr dorthin zu organisieren. 1580 trat er seine verbrieften Rechte darauf an eine in der Stadt Oldenburg gegründete Handelsgenossenschaft ab; später wurde die Konzession bei jeweiliger Erneuerung auf den „Grafen und seine Untertanen" ausgestellt[2]; schließlich ist es allein das gräfliche Interesse, welches auf oldenburgischer Seite vorangestellt wird: die Unterhaltung der gräflichen Hofhaltung, der Ämter, der Vorwerke (1601); „der in Island fallenden Kuchenspeise könne der Graf bei seiner eigenen Kuche, auch anderen Häusern, gar nicht entraten" (1611). Auf die Einzelheiten dieses für die Geschichte des Oldenburger Handels außerordentlich interessanten, wenn auch für die Beteiligten anscheinend nicht sehr gewinnbringenden Unternehmens, welches bisher noch keine befriedigende

---

[1] E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen. 1889. S. 135.

[2] 1585 März 18: der Hafen Kummerwage; 1585 Juni 17: Neßwage und Grundefjord; 1596 April 1: Neßwage und Kummerwage; 1599 Dezember 23: dgl.

Darstellung gefunden hat [1]), können wir hier nicht eingehen; wir müssen uns damit begnügen, das für unsere nächsten Zwecke Belangreiche herauszuheben. Der erste Unternehmer, Joachim Kolling „up dem Huck" (Hooksiel im Jeverland), hatte einen Anteil an einem in Bremen beheimateten, einem dortigen Kapitän gehörigen Schiff genommen, die Mannschaft wahrscheinlich auch in Bremen geheuert, die sonstige Ausrüstung besorgt, Kaufmannswaren im Werte von 1500 ℳ eingeladen — da untersagte der Bremer Rat dem Schiffer bei Verlust des Bürgerrechts die Ausreise. Nur eine Beschwerde Kollings an den Grafen vom 6. April 1580 liegt darüber vor; die Rechtsfrage läßt sich danach kaum beurteilen. Die darauf gebildete Handels-Gesellschaft benutzte zunächst ein eigenes Schiff, dessen Führer ein Mitglied der Schiffer-Gesellschaft wurde. Es scheint vor 1594 verloren gegangen zu sein, denn nachher wurden, soviel sich erkennen läßt, geheuerte Schiffe, u. a. ein hamburgisches, in Fahrt gestellt, mit deren Reedern und Schiffern es mehrfach Streit gab. Auch sonst ereignete sich mancherlei Verdruß. Kolling, welcher zuerst die kaufmännische Leitung gehabt hatte, wurde anscheinend wegen Unredlichkeit entlassen; die Bremer, selbst von den Hamburgern auf Island bedrängt, machten ihrerseits den Oldenburgern gewaltig scharfe Konkurrenz; sie benutzten die bürokratische Schwerfälligkeit der gräflichen Behörden bei der notwendigen Erneuerung der Privilegien, die Oldenburger in der Zeit von 1593—1596 völlig zu verdrängen und verstanden, durch den Erwerb von Konzessionen auf unmittelbar benachbarte aber günstiger gelegene Plätze den Handel der Oldenburgischen Stationen zu kürzen. Auch die Isländer machten Schwierigkeiten; sie klagten 1597 darüber, daß ein Schiff von 40 Last, wie es die Oldenburger verwendeten, den ihm zugewiesenen Bezirk mit Waren nicht ausreichend versorgen könne, auch sei das gelieferte Mehl verdorben gewesen. 1601 wurden bekanntermaßen die Isländischen Häfen für fremde Schiffe gesperrt, aber bis in die dänische Zeit Oldenburgs hinein setzten sich die Gesuche um Wiederzulassung fort.

---

[1]) Oberlehrer Dr. Kohl, Stadtarchivar zu Oldenburg: Der oldenburgisch-isländische Handel im 16. Jahrhundert, in: JB. f. Oldenburg. Gesch. XIII; 1905. S. 34 ff.: vgl. desselben Verfassers oben zitierten Aufsatz über die Schiffergesellschaft in „Der Küstenschiffer", 1904 Nr. 57.

Wie die Stellung der Stadt Oldenburg in dem Handel dieser Zeit von den leitenden oldenburgischen Kreisen aufgefaßt wurde, lehren am besten die oldenburgischen Schriftsätze in den zwischen Bremen und Oldenburg am Reichskammergericht schwebenden Prozessen. Nur der Neid, so heißt es gelegentlich dort, habe Bremen veranlaßt, seine Streitschiffe an die Huntemündung, nach Brake, nach Blexen zu legen: dieselben hätten keine andere Aufgabe, als „alle seefahrenden Schiff- und Kaufleute, so aus fremden Königreichen und Landen auf die Hunte kämen, um die Stadt Oldenburg zu besuchen und von dort ihre Waren an den Rheinstrom und andere Länder deutscher Nation zu verhandeln", von diesem ihrem Ziele ab und nach Bremen hinzukehren. Oder an anderer Stelle: die Bremer Auslieger lauerten nur den Schiffen auf, welche nach Oldenburg führen, um ihre Waren von dort auf näherem Wege als von Bremen nach den Stiften Osnabrück und Münster, nach Campen, Deventer und Zwolle zu bringen; sie wollten den Oldenburgern allen Kaufhandel, insbesondere mit Getreide und anderen Waren, die zur See aus Dänemark, Polen, Litauen, Danzig, Holland, England auf die Weser kämen, abwendig machen, um in Bremen ein monopolium, eine „monopolische Handlung, so von ihnen ius emporii genennet werde" (1613) einzurichten. Tatsächlich wissen wir aus den Sundzollregistern, daß ausländische Schiffe, Dänen (1586: 2; 1587: 1; 1594: 3), Danziger (1587: 1; 1593: 1), Pommern (1593: 1), Niederländer (1598: 1; 1612: 1; 1618: 1) aus Oldenburg kommend, also nachdem sie dort Fracht gelöscht und wieder eingenommen, ostwärts durch den Sund segelten; wir wissen anderseits, daß Osnabrücker Kaufleute 1627 ihre Waren von Holland und Hamburg über Oldenburg erhielten, sowie ihre nach diesen Städten bestimmten Güter zu Wagen bis Oldenburg, von dort zu Wasser weitergehen ließen, worüber sie auf Fürbitte ihres Rates eine Ermäßigung des Weserzolls erhielten; daß ferner 1673 von Münster aus diplomatische Verhandlungen angeknüpft wurden, um den Landweg nach Oldenburg durch Aufhebung oder Herabsetzung der Zölle in Aufnahme zu bringen, da Bremen den Warenbezug für Münster auf alle Weise erschwere. Demgemäß konnten 1772 die Elterleute der Stadt Oldenburg mit einem gewissen Recht versichern, vor 10—15 Jahren hätten Hannover, Osnabrück,

Münsterland ihre Waren von Oldenburg, d. h. über Oldenburg, bezogen. Auch zeigt der schöne oldenburgische Stadtplan von Peter Bast 1598 eine größere Zahl stattlicher, in einigen Exemplaren bis auf unsere Tage erhaltener Giebelhäuser, deren hochragende Dachgeschosse, wie bei den alten Bremer und Hamburger Kaufmannshäusern, ausgedehnte, direkt von der Diele aus durch Falltüren und Winden benutzbare, zur Lagerung von Waren bestimmte Speicher enthalten. Und doch wird die spöttische Gegenbemerkung der Bremer im wesentlichen das Richtige getroffen haben: „man wisse sich nicht zu berichten, daß die Stadt Oldenburg eine besondere Kaufstadt jemals gewesen, dahin von fremden Nationen viel Kauf- oder Schiffleute kommen oder hantieren". Der eben erwähnte Kupferstich zeigt außer ein paar Schuten nur fünf einmastige, niedrige Schiffe mit Gaffel- oder Spretsegeln bei der Stadt liegend; und die Tatsache, daß die „Wuppe" am Stau, die einzige vorhandene maschinelle Vorrichtung zum Löschen und Befrachten von Schiffen (auf dem Bastschen Kupferstich ist sie deutlich erkennbar, von Wenzel Hollar auf der plagiarischen Kopie desselben als ihm unverständlich fortgelassen), vor 1592 verfallen konnte, spricht nicht gerade für regen Hafenverkehr[1]). Vor allem deutlich aber

[1]) Im 15. Jahrhundert und um die Mitte des 16. trug die Hunte noch „große Schiffe" bei der Hauptstadt, doch ist dieser Begriff zu relativ, um aus ihm mit einiger Sicherheit schließen zu können, daß die tatsächliche lästige Versandung des Fahrwassers erst einer späteren Zeit angehöre. 1588 scheint es, als ob vollbeladene Kornschiffe bereits bei Blankenburg, 1/2 Meile unterhalb Oldenburg, hätten löschen müssen; 1771 konstatierten die Elterleute der Stadt, daß nur Schiffe von 40—50 Last bis zu diesem Punkte gelangten; ein Projekt zur Beseitigung dieser Drögte im Jahre 1741 blieb unausgeführt, da die Oldenburger Kaufmannschaft nicht den Mut hatte, dazu beizusteuern. Schon 1683 begann man mit dem Durchstich der großen Krümmungen und führte endlich die planmäßige Korrektion der Hunte, welche bei Oldenburg eine Tiefe von 3,30 m schaffen sollte, 1896 zu Ende. Ein weiteres Hemmnis für die Schiffahrt bildete zeitweise die Brücke gleich oberhalb Elsfleth bei Huntebrück. Sie existierte schon in der Mitte des 13. Jahrhunderts; die Rüstringer, welche nach der Schlacht bei Altenesch 1234 Stedingen rechts und links der Hunte in ihren Machtbereich zogen, mögen sie aus militärischen Gründen errichtet haben. Sie ging ein, als die untere Hunte oldenburgisch wurde; zu Anfang des 15. und bis über die Mitte des 16. Jahrhunderts befand sich an ihrer Stelle eine Fähre. 1569 erbaute Graf Anton eine neue hölzerne Brücke von 12 Jochen mit je 18 füßiger Spannung; zur Erleichterung der Schiffahrt hatte sie eine durch Gegengewichte stets offen gehaltene Klappe,

ist die offenherzige Äußerung Graf Anton Günthers (1613): Fünf bremer Bürger könnten seine ganze Bürgerschaft von Oldenburg wol zusamt auskaufen!

III. Das Zeitalter Graf Anton Günthers.

Weserzoll. — Numerische Geringfügigkeit der Reederei. — Ermäßigung des Sundzolls. — Größere Schiffe, weitere Fahrten. — Oldenburgische Wehrlosigkeit und Bremische Herausforderungen. — Kaufmännische Reedereigeschäfte Graf Anton Günthers. — Ein abenteuerliches Reederei-Projekt. — Eine Lustjacht.

Bis hierher haben wir uns einer kleinlichen und lückenhaften Mosaikarbeit befleißigen müssen, um wenigstens einen Umriß von der älteren oldenburgischen Seeschiffahrt zu geben. Von nun ab sollte man erwarten können, in den Registern des 1624 ins Leben tretenden Weserzolles [1]) (welcher nach dem kaiserlichen Privileg vom

---

welche durch vier starke Männer „niedergetreten" werden mußte, wenn Fußgänger oder Wagen passieren wollten. 1638 trat an ihre Stelle wieder eine Fähre, 1869 eine neue Brücke, welche 1895 durch einen Dampfer umgefahren wurde. Seitdem ist sie in günstigerer Linienführung wieder errichtet, die geplante regelmäßige Dampfschiffverbindung der Stadt Oldenburg mit England und Schottland ist aber nach jenem Unfall nicht wieder aufgenommen, zumal auch, weil die Hunte neue Versandung zeigte.

[1]) Die erste unbatierte Zollwerbung Graf Antons führt als Motive an: 1. eine Ersatzforderung von über 40000 Goldgulden aus dem geldernschen Krieg (1536), 2. die kostspielige unvergoltene Unterwerfung Butjadingens durch Antons Vater, Graf Johann d. Ä., zum Besten von Kaiser und Reich, 3. die kostspieligen Wasserbauten gegen das „offenbare occidentische Meer und die Weser" zur „alleinigen Besserung des fremden Kaufmanns". Die am 2. November 1562 auf dem Reichstage zu Frankfurt übergebene Supplikation dagegen beruft sich 1. auf die Unterstützung, welche der Graf, mit großer Gefahr vor den Bremern, den kaiserlichen Truppen 1547 bei der Belagerung des empörerischen Bremen insbesondere durch ein noch nicht getilgtes Darlehen für Soldzahlung geleistet (vgl. E. Finder, D. Anteil d. Grf. Anton I. v. Oldenburg am Schmalkald. Krieg u. d. Eroberung v. Delmenhorst 1547, Rostocker Dissertation 1898, S. 13 ff.), 2. auf den Abbruch seines Landes durch die See und die Beschädigung der starken, wolverwahrten Deiche durch „vielfältiges Viehtreiben" der Bremer und umliegender Landschaften, 3. auf die übermäßig hohen Reichssteuern, 4. auf die Geringfügigkeit seiner Regalien. — Am 24. März (a. St.) 1624, gleich nach Mittag, wurde das Zollbrett mit

31. März 1623 die Mittel liefern sollte, „daß des Reiches Grund und Boden der Örter nicht je mehr und mehr verringert werde") das Material für eine lückenlose Darstellung zu finden. Leider trifft dies nicht zu. Die nicht einmal vollständig vorliegenden Register geben zwar ein ausgezeichnetes Bild des Handels, aber nicht der Schiffahrt auf der Weser. Jeder Butjenter Käse — übrigens im 16. Jahrhundert ein Delikatesse in Bremen, wie Bürgermeister Detmar Kenckels Brief an seine Hausfrau bezeugt —, welcher die Zollstätte passiert, ist verzeichnet, Heimat und Art der Transportmittel lassen sich nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit unterscheiden.

Zudem ist die Masse des Stoffs eine so große, daß der Zeitaufwand ihrer zeilenweisen Prüfung dem für unsere Skizze daraus zu ziehenden unsicheren Gewinn nicht entsprechen würde. Denn wir sind anderweit genügend davon unterrichtet, daß unsere Reederei in jener Zeit und später, bis zu ihrem Aufschwung am Ende des 18. Jahrhunderts, sich in den alten engen Grenzen hielt. Zwar ist die Liste der oldenburgischen Seeschiffe, welche Graf Anton Günther 1666 nach England sandte, für uns verloren; die amtliche Versicherung im Konzept des Begleitschreibens, daß der „vom Lande des Grafen abfahrenden Schiffer und Schiffe wenige seien", besagt aber genug, zumal sie sich mit der früheren Erklärung des Grafen (1638) deckt, daß sein Land „keine sonderbaren Schiffahrten" besitze. Die Sundzollregister für die Zeit nach 1618 haben noch nicht benutzt werden können. Da aber der König von Dänemark 1645 den oldenburgischen Schiffen dieselbe Ermäßigung des Sundzolls wie den holländischen gewährte, sollte man vermuten, daß die

---

dem kaiserlichen Adler bei der Harrier Brake aufgestellt. Da es fraglich wurde, ob dieser Ort in einem unzweifelhaft dem Grafen unterstehenden Territorium liege (Stadland war braunschweigisches Lehn; es käme darauf an, zu wissen, ob das Zollbrett nördlich oder südlich der Brake stand), wurde die Zollstätte am 20. November d. J. nach dem Elsflether Groden bei dem gräflichen Gericht verlegt. — Im Großh. Oldenb. Haus- und Zentralarchiv befinden sich (Oldenb. Ld.-Arch. XVI, 290. 291): Weserzollregister 1624—1627, 1653–1661, 1663—1671, 1673, 1675, 1676, 1679, 1818; Weserzollfreibücher 1654—1681. — Im übrigen darf ich hier nur auf die meisterliche Geschichte des Weserzolls in v. Bippens „Geschichte der Stadt Bremen", II 299—328, III 32—38, 178, 307, 312, 413—425 mich beziehen.

Schiffahrt nach der Ostsee sich gehoben haben müßte. Aus vereinzelten Notizen läßt sich immerhin schließen, daß wenigstens die Größe der vorhandenen Schiffe wuchs und ihr Aktionsradius sich erweiterte. Kannte die oldenburgische Reederei des 16. Jahrhunderts nur Schiffe bis 40 Last, so führte nun 1631 der erste Braker Seekapitän, dessen Name genannt wird, Dietrich von Linen, ein Schiff von 70 Last, „S. Jacobus der Größere", und erhielt dafür einen Seepaß nach der Ostsee, Norwegen, Frankreich, „oder wo sich sonst die Gelegenheit bietet zu fahren". Von Frankreich kam auch ein mehreren Oldenburger Bürgern gehöriges Schiff, welches 1666 von den Engländern genommen wurde. Ein Holzhändler und Reeder in Ellwürden (Butjadingen) ließ 1663 und später zwei Schiffe in ziemlich regelmäßiger Fahrt nach den norwegischen Häfen Westkehl (?) und Langesund gehen. 1674 (d. h. nach Anton Günthers Tode) kauften der oldenburgische Bürgermeister Johann Schälkel, der dortige Rentmeister Johann Öttgen und vier andere oldenburgische Bürger in Amsterdam ein Schiff von 70 Last, welches sie „Das Wapen von Oldenburg" nannten, und bestimmten es zur Fahrt nach Bergen. Vor der Abreise desselben kam es, wie im Falle Joachim Kollings 1580, zu einem Konflikt mit Bremen. Dort waren Steuermann und Bootsleute geheuert und der Kapitän engagiert. Dieser kündigte sein bremisches Bürgerrecht auf, um nach Oldenburg zu ziehen, und wurde darum mit Weib und Kind sofort ausgewiesen; die Mannschaft aber hielt man fest. Letztere Maßregel widerrief der Rat freilich, weil sich ergeben hätte; daß die bremischen Bergenfahrer hinreichend mit Mannschaft versehen seien; die harte Behandlung des Schiffers fand keine Sühne. Das Schiff hatte auch ferner kein Glück; im folgenden Jahre wurde es von einem schwedischen Kaper genommen und nach Gothenburg aufgebracht.

Graf Anton Günther, dieser ausgezeichnete Diplomat und Finanzkünstler, war weder Soldat noch Seemann. Vielleicht, vor allem während des dreißigjährigen Krieges, ein Glück für ihn und sein Land. Aber es mutet doch seltsam an, in den Akten zu lesen, wie die Bremer Kriegskapitäne im Vorstadium der Weserzollangelegenheit und Jahrzehnte nach Einsetzung des Zolles ihn und seine Beamten herausforderten, ja geradezu verhöhnten, wenn sie

mit ihren Streitschiffen[1]) vor der Zollstätte lagen, Fanfaren blasend und kanonierend, unbekümmert, ob die Kugeln der scharfgeladenen Geschütze eines Oldenburgers Leben oder Gut gefährdeten, oder wenn sie die Weser auf- und absegelten, die fremden Schiffe von Erstattung des Zolles abhaltend und laut verkündend: sie wollten dem Grafen nicht mehr Recht an der Weser zugestehen, „als er mit dem Gaul bereiten und mit dem Schwert erreichen könne". Der oldenburgische Jurist Malsius verlangte eine allgemeine kirchliche Fürbitte, anderseits gegen das „ungewaschene Bootsgesindlein" Kanonen und bewaffnete Schiffe; der Graf war zufrieden, wenn gelegentlich ein befreundetes dänisches Orlogschiff nach Brake heraufkam und dem allzu kecken Bremer Tonnen-Bojer die Zähne zeigte. Das sind die „erbitterten Kämpfe mit den Bremern", zu deren „wiederholtem Schauplatz" ein moderner oldenburgischer Historienschreiber die Zollstätte macht! Die geduldige Zähigkeit des Grafen triumphierte über die waffenklirrende „Furie" Bremens: die Stadt fiel in die Reichsacht; er und seine Nachfolger blieben zweihundert Jahre lang im ersprießlichen Besitz des Zolles.

[1]) Für die Kenntnis des Seekriegswesens jener Zeit in unseren Gewässern ist es lehrreich, zu sehen, welcher Art die Orlogschiffe der Bremer damals waren. Zu einer Demonstration gegen die oldenburgischen Fischer auf der Weser, deren Netzpfähle die Schiffahrt störten, wurden 1619 verwandt der mit 14 groben und vielen kleinen Stücken, als Haken, Steinstücken und „Göttlingen" armierte Tonnen-Bojer, zwei Jachten, deren jede zwei Doppelhaken führte, eine neue, eben aus Holland gekommene, wohlmontierte „Galeie" und eine dritte, zwei „Bassen" führende Jacht; 1624 erschienen vor der Zollstätte der bewaffnete Tonnen-Bojer, eine kleine Jacht mit je zwei eisernen „Göttling" hinten und vorn, ein Bergenfahrer von 100 Last mit Stücken, zwei andere Orlogschiffe, mit Stücken fein montiert, von denen das eine, kleinere „oben herum mit rotem Tuch bezogen". Das einzige oldenburgische Kriegsfahrzeug, von welchem eine Abbildung erhalten ist (in meiner Schrift „Der Jadebusen, sein Gebiet, seine Entstehungsgeschichte; der Turm auf Wangeroge", 1903, S. 68 reproduziert), gehört derselben Zeit an und bildet daher ein interessantes Vergleichungsobjekt. Es zeigt das nach der Mitte sich senkende Deck und das frei am Achtersteven aufgehende Ruder des Kuff-Typus, hat zwei „Berghölzer" (ist also hochbordig), einen Pfahlmast mit Spretsegel, kein Bugspriet, als Vordersegel die „Fock", auf Deck eine Hütte, in der Breitseite fünf Geschütze, die durch Stückpforten feuern und ist mit mindestens 23 Spießträgern bemannt. Für die Naturtreue der Abbildung bürgt der Name des als zuverlässig bekannten Zeichners Johann Konrad Musculus.

Kaufmännisch aber hat auch Anton Günther Seeschiffahrt getrieben. Als im Jahre 1643 die Emder Grönlandsfahrt begann, baten ihn dortige Reeder, ihren neugebauten Walfischfänger zu „baptizieren, daran zu participieren", und (was wohl die Hauptsache) ihnen einen oldenburgischen Seepaß zu erteilen. Das Schiff, an welchem der Graf 1/16 Part nahm, erhielt den Namen „de gulden Leuw von Oldenburg" und segelte im Januar 1644 unter oldenburgischer Flagge nicht nach Grönland, sondern nach Bordeaux, wurde auf der Ausreise von Kapern nach Texel aufgebracht aber relaxiert, ging weiter an seinen Bestimmungsort, dann nach Rochelle, Havre de Grace, nach Rochelle zurück, wurde wieder gekapert, nach S. Sebastian gebracht, condemniert, vom Kapitän, Johann Pieters von Borkum, zurückgekauft, segelte in Ballast nach Bordeaux, von dort mit neuer Fracht nach Amsterdam und kam im März 1645 heim. Das finanzielle Ergebnis war ein Zuschuß von 120 ₰ auf jeden Part. Trotzdem beteiligte sich der Graf wieder mit einer Einlage von 230 ₰, als das Schiff im Dezember 1646 — aus der Zwischenzeit mangeln Nachrichten — nach Rochelle ging um „neue abgestochene Conjacque-Weine" zu erhandeln. Weiteres fehlt wiederum. Ob der „gulden Leeuw", welcher 1658 endlich in der Emder Grönlandsfahrt erscheint, dasselbe Schiff ist, bleibt fraglich. Ein anderes, etwas abenteuerliches Reedereigeschäft schlug 1654 Junker Warnaert van der Wel zu Delft dem Grafen vor: es handelte sich um die Ausbeutung eines großartigen Goldbergwerks auf einer nur von wenigen Wilden bewohnten Insel in der Davis-Straße. Zu diesem Zwecke wolle man halbpart ein Schiff von 100 Lasten mit 12—16 Stücken, 36—40 Mann Besatzung und Proviant auf 4—5 Monate in Hamburg chartern. Antwort darauf scheint nicht erteilt, ebensowenig wie auf das Kauf-Angebot einer mit 2 Zwölf- und 4 Sechspfündern armierten Luxusjacht, deren eingehende Beschreibung ein interessantes Licht auf die fortgeschrittenen Leistungen damaliger Schiffsbaukunst wirft.

IV. Das 18. Jahrhundert bis zum Ende der dänischen Herrschaft.

Das erste Fregattschiff. — Oldenburgisches Weser-Wachtschiff. — Konflikt mit Bremen. — Schiffsstatistik von 1771.

Das 18. Jahrhundert beginnt mit der erstaunlichen, fast 1½ Jahrhunderte lang ohne Nachfolge bleibenden Tatsache, daß ein Stadt-Oldenburger Reeder, Wilhelm Gerdes, und seine „Mitinteressenten“ außer einer auf Liebau fahrenden Schmack ein „Fregattschiff“, d. h. nach heutigem Sprachgebrauch ein „Vollschiff“ besaßen (1705), also einen Schiffstypus von einer Größe, wie er erst im Jahre 1856 wieder in den oldenburgischen Schiffslisten vorkommt. Auch ist diese Periode dadurch merkwürdig, daß es in ihr tatsächlich zu einem Konflikt auf See zwischen Oldenburg und Bremen kam, in welchem die Kanonen gesprochen haben würden, wenn nicht diesmal die Stadt sich offenbarer Gewalt gefügt hätte. Im Jahre 1720 legte die oldenburgische Regierung der in Marseille ausgebrochenen Pest wegen drei bewaffnete Wachtschiffe vor die Weser, „leicht besegelte Kähne“, welche über der dänischen Danebrogflagge die unheimliche Pestflagge, weiß mit schwarzem Kreuz, führten. Auch ein bewaffnetes Bremer Wachtschiff war zur Stelle; die Oldenburger nahmen es, weil ihnen die Hoheit auf der Weser gebühre und brachten es im Triumphe nach der Stadt Oldenburg auf, wo es lag, bis nach langen Verhandlungen 1723 die Rückgabe erfolgte[1]).

Sonst stellt die Endperiode der dänischen Zeit in Oldenburg, der größere Teil des Jahrhunderts, den absoluten Tiefstandspunkt der oldenburgischen Schiffahrt dar. Es ist kaum anzunehmen, daß derselben die französischen Kaper, welche von 1693

[1]) Die 1793 als Wachtschiff armierte Lotsengaliote erhielt sechs Drehbassen (von denen zwei in Elsfleth vorhanden waren, vier durch Eilboten in Bremen bestellt wurden) und ein Kommando der (nach ihrem Chef benannten) Knobel-Garde. 1819 wurde ein eigenes Wachtschiff angekauft und mit „Mariniers“ besetzt.

bis 1702 eigentlich ständig bei Wangeroge, dann, von den Convoyers der Seestädte verdrängt, bei Helgoland sich aufhielten, sodaß, einem Jeverschen Bericht nach, „kein Schiff, weder von der Weser noch der Elbe noch auch der Jade zum Vorschein kommen konnte, ohne ihnen in die Klauen zu fallen", großen Abbruch getan haben werden. Schiffer gab es in Elsfleth 1709: 3—4, 1734: 5, meistens junge Anfänger: 1747 zählte der Zollverwalter zu Elsfleth 13 Schiffe im ganzen Lande (2 Schmacken von 16 und 17 Last, 11 Kuffs), davon in Butjadingen 6, in Elsfleth 3, in der Stadt Oldenburg und in Stedingen je 2: sie machten Reisen nach Holland, Hamburg, Holstein, Norwegen.

Das dänische Regiment sollte aber nicht zu Ende gehen, ohne daß es in der Form einer von der Deutschen Kammer in Kopenhagen 1771 angeordneten Enquete die Anfänge einer generellen Schiffahrtsstatistik gebracht hätte. So unzweckmäßig die Fragstellung, so unsachgemäß vielfach die Antworten, so erhält doch die Historie der oldenburgischen Reederei der Neuzeit dadurch eine aktenmäßige Grundlage.

Vor allem ist es interessant zu lesen, wie Oberlanddrost Graf Wedel-Jarlsberg in seinem den einzeln Amtsberichten bei ihrer Übersendung nach Kopenhagen beigegebenen Begleitschreiben „mit Befremden konstatiert, daß trotz der für die Schiffahrt günstigen Lage des Herzogtums so wenige oder fast kein Schiff von Bedeutung vorhanden, daß kein auswärtiger Handel betrieben werde im Gegensatz zu selbst geringen holsteinschen Städten, daß die Einwohnerzahl in der Hauptstadt abnehme — ein bedenkliches Symptom, welches schon 1755 sich so bemerkbar gemachte hatte, daß nach dem Bericht des Magistrats viele zum Handel bequeme Häuser leer standen. Brake müsse einen Hafen erhalten, und reiche und angesehene Bewohner, auch vielleicht einige reiche holländische Juden müßten durch favorable Konditionen ins Land gezogen werden.

Die Elterleute der Stadt Oldenburg erinnerten in ihrem Gutachten daran, daß ihre Reederei vor Zeiten große Schiffe zur Fahrt ins Mittelländische Meer, in die Ostsee, zur Cabotage oder auf Aventure besessen, doch hätten dieselben mit Schaden verkauft werden müssen. Denn nach dem Friedensschluß zwischen England und Frankreich 1763 wären die Frachten derartig gefallen, daß

die Aventure-Fahrt kaum Gewinn bringe; den früheren Handel Oldenburgs mit dem westfälischen Hinterland habe Preußen durch Schiffbarmachung der Ems nach Emden und Leer gezogen; die Stadt selbst aber mit ihrer Umgebung sei kein hinreichendes Absatzgebiet für den Großhandel. Diese Klagen wurden durch den Großkaufmann Janssen in Elsfleth bestätigt; das Sinken der Frachten, das Steigen der Lebensmittelpreise habe viele Reeder zum Verkauf „vieler großer Schiffsparte" veranlaßt; insbesondere seien drei in Elsfleth beheimatete Galioten von 50—80 Last, welche früher für oldenburgische Rechnung nach dem Mittelmeer gefahren, der Unsicherheit der dortigen Schiffahrt halber nach Holland verkauft worden. Es ist lehrreich, dieser Darstellung von geschäftlich interessierter Seite die Auffassung des scharfsichtigen Oberlanddrosten v. Sehestedt zur Seite zu stellen, welche derselbe schon 1727 zum Ausdruck gebracht hatte, als von Kopenhagen aus zur Hebung des Handels der Einkauf der Waren „aus erster Hand", also die Ausschaltung des Bremer Zwischenhandels, dekretiert worden war. Dem Oldenburger Kaufmann fehle, so sagte er, „Verlag und Kredit"; das Land sei zu klein und zu arm, als daß er seine Waren in Schiffsladungen aus erster Hand beziehen und zu Bremer Preisen verkaufen könne. Würde der Bremer Zwischenhandel verhindert, so wäre auch den einzigen Exportartikeln Oldenburgs: Butter, Käse, Getreide, Fettvieh, mit denen der stärkste Handel gerade nach Bremen ginge, der Absatz dort gesperrt; die Marschen z. B. würden ruiniert sein, wenn Bremen ihnen nur ein halbes Jahr hindurch Butter und Käse nicht abnehme.

Im Einzelnen ist den zusammenfassenden Berichten des Elsflether Zollkontors, der Oldenburger Elterleute und des Kaufmanns Janssen in Elsfleth von 1771 zu entnehmen, daß im ganzen Lande ca. 30 Schiffe vorhanden waren: nach dem Verkauf der großen Galioten nur 2 kleinere, welche nach Frankreich, der Ostsee, Norwegen segelten; 3 Schmacken von 20—24, nach anderer, wohl richtigerer Angabe, 50—55 Kommerzlast (Holzhandel mit Norwegen, Frachtfahrt von Holland und der Ostsee, zum Teil für Bremer Rechnung); 10—11 Kuffen oder Schuten von 6—15 Kommerzlast (Fahrt nach Elbe, Eider, Jeverland, Groningen,

Holland; 60—70 **Kähne**, zum Transport der Landesprodukte nach Bremen, Altona, Hamburg benutzt[1]).

Die größeren Schiffe, durchweg von Oldenburgern geführt, aber zum Teil mit fremden Steuerleuten und Matrosen bemannt, fanden im Inlande niemals volle, höchstens Teil-Fracht; sie pflegten in Ballast auszusegeln, um in fremden Häfen Rück-Fracht für einheimische oder für Bremer Rechnung zu suchen.

Bezeichnender Weise sah sich damals schon das Amt Elsfleth, dessen Lage die beste Übersicht über die Schiffahrtsverhältnisse des Landes gestattete, zu Klagen über die Konkurrenz der holländischen Küstenschiffahrt veranlaßt und verlangte deren vollständigen Ausschluß von der Verschiffung der Landesprodukte.

V. Die Regierungszeit Herzog Friedrich Augusts und die Anfänge Herzog Peter Friedrich Ludwigs.

Periode der Seekriege und der Blüte des neutralen Handels. — Oldenburgische Projekte eines preußischen Konsortiums. — Die oldenburgische Flagge unter dem Schutz der bewaffneten Seeneutralität. — Schiffsangebote von Emder und holländer Reedern. — Niederlassung fremder Schiffsbesitzer. — Erwerb fremder Schiffe — Reederei von Georg in Bockhorn. — Weserreederei. — Reederei im Saterland. — Seeschiff-Statistik von 1782.

Die gottorpsche Regierungsperiode begann für die Reederei Oldenburgs ebenso trostlos wie die dänische endete. Ein ungenannter oldenburgischer Sachverständiger, wahrscheinlich der verdiente Deichgräfe Schmidt von Hunrichs, erklärte um diese Zeit mit dürren Worten: „Unser Land hat keine eigene Schiffahrt; es existieren im Lande nur drei seegängige Schiffe und diese gehören nicht einmal ganz hiesigen Einwohnern. So lange die Stadt Bremen in Flor

---

[1]) Die wenig präzisen Einzelangaben der Ämter lauten: **Hausvogtei Delmenhorst**, **Vogtei Altenesch**: 6—8 Kähne von 6—8 Last. **Amt Oldenburg**: 1 kleines Schiff, 1 Kahn. **Vogtei Rodenkirchen**: 24 Kähne von ½—6 Kohlenlast. **Vogtei Toffens**: 5 einmastige Kähne 6—15 Last. **Amt Apen**: 8—10 platte „Mutten". **Amt Neuenburg**: 5 Schiffe: Tjalks und Kähne. **Vogtei Abbehausen**: 6 Kähne ohne Kiel, 1 Kuff. **Vogtei Hammelwarden** (Brake): 2 Schiffe. **Amt Elsfleth**: 1 Schmack, 5 Kuffs, verschiedene Kähne. **Stadt Oldenburg**: 6 verdeckte Kähne. **Vogtei Burhave**: außer die Mehrzahl bildenden Kähnen einige Tjalks, Kuffs, Schnicken, „Öfer", bis zu 3 Kohlenlast.

bleibt und nicht größere Kapitalisten im Lande bestehen, wird die hiesige Schiffahrt schwerlich von einiger Bedeutung werden.“ Um solche Kapitalisten zu gewinnen, dachte man, wie früher an die Hereinziehung reicher holländischer Juden, daran, in Elsfleth und Brake „allerhand Religionsverwandte gleich dem Städtchen Neustadt-Gödens“ anzusiedeln — also Wiedertäufer — und ihnen Religionsfreiheit zu gewähren.

Große Bewegungen auf dem Welttheater, welche auch die Nachbarschaft Oldenburgs näher und näher in Schwingungen versetzten, machten solchen kraftlosen Reflexionen und blassen Projektenmachereien ein heilsames Ende. Dem Bündnis Frankreichs mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika am 6. Februar 1778 antwortete England mit der Kriegserklärung; dem drohenden Weltbrande hielten die nordischen Seemächte die Ägis der bewaffneten Neutralität entgegen. Unter deren Schutz war der neutrale Kaufmann geschäftig am Werk, den Segen legitimen und illegitimen Handels in seine Kassen zu leiten.

Im August 1780 trat ein preußisches, über ein Betriebskapital von „plusieurs millions“ verfügendes Konsortium durch Vermittlung des Ministers v. Horst mit lockenden Anträgen an den oldenburgischen Minister Graf Holmer heran.

Man wollte in Elsfleth oder Brake sich etablieren, Werften anlegen, Schiffe bauen oder kaufen und zunächst mit einer Flotte von zehn Zweideckern von mindestens 200 Last den Handel mit den französischen Kolonien in Amerika, später auch mit Ostindien eröffnen. In Oldenburg sollte der Heimathafen der Schiffe sein, ihre Befrachtung fürs erste in Bordeaux stattfinden. Einzige Bedingung war der Erwerb der russischen Flagge. Graf Holmer begann wirklich bezügliche Verhandlungen mit Rußland; ob er dieselben absichtlich hinhaltend führte, ob in Wahrheit die zu überwindenden Schwierigkeiten so große waren wie er versicherte — jedenfalls: ehe sich ihr Ziel absehen ließ, wurde das zuerst mit fieberhafter Eile betriebene Projekt, wenigstens soweit Oldenburg in Betracht kam, aufgegeben.

Dafür bewarb sich nun die oldenburgische Regierung lediglich um den Schutz der Neutralitätsmächte für die oldenburgischen Schiffe. Die Denkschrift, welche dem Gesuch vom 19. November 1781 zur Erläuterung beigegeben wurde, ist von Interesse durch die

darin niedergelegte Auffassung von Oldenburgs damaliger merkantiler und politischer Position. Le duché d'Oldenbourg (so beginnt sie) réunit aux avantages d'une situation favorable pour le commerce maritime celui d'avoir une population déjà accoutumée au service de mer en cherchant fortune sur des navires étrangers. Die Gelegenheit sei günstig wie nie zuvor, eine ausgedehnte Seeschiffahrt unter der holstein-oldenburgischen Flagge zu schaffen. Mais celui-ci étant trop peu important par lui-même et peu connû jusqu'à présent dans les mers de l'Europe, ce n'est que sous une protection puissante et réspectable, qu'il pourra offrir aux navires qui le portent la sûreté qui fait seule la base et le soutien du commerce, et l'expérience fâcheuse du défaut de cette sûreté, que des vaisseaux Oldenbourgeois avec le trafic le moins répréhensible ont cependant fait le printemps passé, ayant été inquiétés dans leur course par des armateurs des nations en guerre, a borné naturellement les efforts des propriétaires, usw. Das Resultat war, daß am 22. Juli 1782 die wichtige Verordnung, „in Betreff des von den hohen Nordischen Seemächten der oldenburgischen Handlung und Flagge verliehenen Schutzes" publiziert werden konnte. Schon 1780 hatten vorausschauende holländische Reeder ihr Auge auf das neutrale Oldenburg geworfen. Inzwischen war die Kriegserklärung Englands an Holland erfolgt. Ember Kaufleute, an der holländischen Reederei stark beteiligt, boten Schiffe zum Kauf an, in größerem Maßstabe nach dem Ausbruch der Schelbestreitigkeiten 1784 holländische, namentlich Leeuwardener Reeder, deren Schiffe untätig in spanischen und französischen Häfen lagen. Noch fehlte es der oldenburgischen Kaufmannschaft an Mut; sie überließ damals das ihr gewagt erscheinende Geschäft den Altonaern.

Doch holländische, brabantische Schiffseigner, denen der Erwerb des Heimatrechtes in jeder Weise erleichtert wurde, siedelten sich mehr und mehr — vorübergehend — im Lande an — in solcher Anzahl, daß die Elsflether Schiffer dagegen protestieren zu müssen meinten (1803). Schließlich überwand auch der Oldenburger Kaufmann seine anfängliche Zaghaftigkeit und entschloß sich, mit vorteilhaften, vielleicht nicht immer ganz einwandsfreien Kontrakten holländische Schiffe zu erwerben. Vor allem aber war es ein Kaufmann der

friesischen Wede, B. A. **Georg** in **Bockhorn**, welcher, in der großen Schule auswärtiger Seehandelsplätze erzogen, mit Feuer die Sachlage erfaßte. 1780 hatte er bereits Reederei zu treiben begonnen, 1784 plante er mit einer Ember Firma gemeinschaftlich eine große Niederlassung in Brake oder Elsfleth, „um der oldenburgischen Flagge, der Beherrscherin des mächtigen Weserflusses, die holländische Konjunktur nicht entgehen zu lassen"; 1799 besaß er 47 Schiffe von 32—250 Last. Sie fuhren mit holländischen Kapitänen und Matrosen zwischen holländischen und fremden Häfen (Archangel, Petersburg, Bordeaux), und konnten daher, trotz ihrer oldenburgischen Flagge, leicht für verkappte Holländer gelten; so erging es 1798 den sechs Grönlandsfahrern, die er 1795 erworben hatte. 1803 war seine Flotte auf 16 Schiffe zusammengeschmolzen. Nur im Kriege, so erklärte er, nicht in Friedenszeiten, könne die Konkurrenz der Holländer ausgehalten und die Frachtfahrt mit Vorteil betrieben werden.

Solchen Unternehmungen gegenüber war auch damals noch die oldenburgische Reederei an der Weser klein; als Georg sich auf der Höhe befand, besaß der Elsflether **Gottfried Hauerken**, der ebenfalls die holländische Konjunktur benutzt hatte, 14 Schiffe von 20—95 Last. Auch das **Saterland**, die kleine interessante halb-friesische, zum Stromgebiet der Ems gehörige Festlandsinsel inmitten der münsterländischen Moore, welche erst 1803 an Oldenburg gefallen war, nahm an der Reederei-Bewegung teil. Die Landleute dort kauften holländische Heringsbuysen — manche besaßen 4, 5, auch 12 solcher Fahrzeuge bis zu 70 Last, die sie mit oldenburgischen Seepässen und holländischer Mannschaft von holländischen Häfen aus auf den Fang gehen ließen (1806). Dabei vorgekommene Unredlichkeit — wiederholter Verkauf der auf Grund eines Schein-Schiffkaufes erteilten Seepässe an Holländer — und deren Verfolgung machten dem Überschwang ein Ende. Nichtsdestoweniger waren 1808 noch 5—6 reeller fundierte Unternehmungen dieser Art in Gang, an denen mit Darlehnen oder Aktien die ganze wohlhabende Einwohnerschaft der Ämter Vechta und Kloppenburg, auch der grundbesitzende Adel, wie z. B. die Herren v. Elmendorf auf Füchtel, beteiligt war.

Aus dem Anfang dieser Periode, aus dem Jahre 1782, besitzen wir eine amtliche Zusammenstellung, welche lehrreich genug

ist, insbesondere weil sie die Seeschiffe von den Küsten- und Flußschiffen zu sondern sucht. Sie läßt einmal die Abnahme der Reederei in den friesischen Küstenbezirken des Landes (Jeverland gehörte noch nicht wieder dazu), die 1771 noch etwas Wattenschiffahrt betrieben hatten, nun aber durch Viehseuchen, Mißwachs, schlechte Wirtschaft, Luxus in große Not geraten waren, anderseits aber deren Zunahme im Elsflether und Stedinger Bezirk an der Weser klar erkennen. Von Elsfleth heißt es darin ausdrücklich, daß die dortige Schiffahrt immer mehr zunehme; es werden zwar nur 9 Einzelschiffer mit ebensoviel eigenen Schiffen von 9—27 Kommerzlast (Schmacken, Tjalks, Kuffs) aufgeführt, von denen allein das größte weiter als nach Holland fährt, nämlich nach England, Frankreich, Ostsee; daneben aber 5 größere Parten-Reedereien mit ebensoviel in Groningen, in Plymouth, in Bilbao gekauften Schiffen von 38—75 Kommerzlast; außerdem in der Vogtei Berne (Stedingen) 3 solche Parten-Reedereien mit 3 Schiffen von 50—100 Kornlast (1 Galiote, 1 Brigantine), deren eines sogar im Lande selbst, in Altenesch, erbaut war.

Die zweite Stedinger Vogtei, Altenesch, besaß 4 Seeschiffe von 14, 28, 30, 60 Last, die Stadt Oldenburg nur eines von 11½ Kommerz-Last, das auch nach England und Frankreich sich wagte, während ein größeres von 16 Kommerzlast auf die Küstenfahrt zwischen Holland und Holstein beschränkt blieb und vier andere nur nach Hamburg fuhren; das Amt Bockhorn (in welchem Georgs Name nicht erwähnt wird) ist nur durch ein nach Steinhausen gehöriges, zwischen Amsterdam und Hamburg, bisweilen nach England und Norwegen fahrendes Schiff von 13 Kommerzlast vertreten.

Die Kapitäne waren Inländer; der regelmäßige Verkehr hatte noch dieselben engen Grenzen wie 1771; nur das eine, freilich zu 11/16 Bremer Reedern gehörige Elsflether Schiff, der „Triton“, 62 Kommerzlast, segelte nach Lissabon. Charakteristisch für Zeit und Menschen ist ein leise-höfischer Zug in der Benennung der größeren Schiffe; von den Elsflethern hieß eines nach dem regierenden Herzog „Friedrich August“, ein anderes nach der Herzogin „Ulrica Friderica Wilhelmine Herzogin von Oldenburg“; ebenso von den Stedinger Schiffen eines wieder „Friedrich August“, ein zweites „Friderica, Prinzessin von Holstein“.

Aus demselben Jahre 1782 liegt eine Schiffsverkehrsliste von Elsfleth vor, welche 8 Elsflether, 6 Delmenhorster (d. h. Stedinger) und 8 Stadt-Oldenburger Schiffe nachweist, die mit Holland im allgemeinen, Amsterdam im besonderen, Groningen, Altona, Hamburg verkehrten und nach Holland auffallend viel Schiffsbauholz (Krummholz) exportierten, von Importwaren an ganzen Ladungen nur Roggen, Salz, Ölkuchen führten, sonst Stückgüter.

Ein präzises Ergebnis für den Bestand der Oldenburger Handelsflotte im Jahre 1782 nach Zahl und Größe der Schiffe läßt sich aus der noch ganz primitiven Statistik dieses Jahres ebensowenig wie aus der von 1771 gewinnen. Ein gewisser Ersatz dafür liegt in der aus amtlichen Quellen stammenden Nachricht, daß 1781 24 Seepässe, 1782 19 erteilt wurden. Jedenfalls ist die Anzahl der tatsächlich im Seehandelsverkehr verwendeten Schiffe damit festgestellt. Welch anderes Bild bietet hiergegen Emden! Es besaß im Jahre 1782 310 Schiffe, darunter 1 von 450, 55 von 100—300 und die übrigen 254 unter 100 Last.

VI. Die Wende des 18. Jahrhunderts.

Braker Schiffslisten 1793—1807. — Elsflether Hafenlisten 1802/3. — Umfang der oldenburgischen Reederei. — Aufenthalt oldenburgischer Schiffe im Ausland. — Wegnahme oldenburgischer Schiffe in England.

„In den Friedensjahren 1783—1790 (so berichtete die Herzogliche Kammer im Jahre 1806) breitete sich die oldenburgische Schiffahrt und Reederei weiter aus. Die Schiffe unter oldenburgischer Flagge fanden bei dem Eigenhandel ihres Landes nicht genug Beschäftigung; die Bremer Kaufmannschaft benutzte sie, da sie mit eigenen Schiffen handelte, nicht sonderlich; so wurden sie Frachtfahrer, wie solche an den Küsten der nördlichen europäischen Meere bis Lissabon und Nordamerika den Zwischenhandel vermitteln. Seit Ausbruch des Krieges 1790, der bisher mit wenigen Unterbrechungen zur See fortgedauert hat, vermehrte sich die Zahl der oldenburgischen Schiffe sehr; die oldenburgische Flagge wurde von allen kriegführenden Mächten als neutral behandelt, selbst von den mit dem Deutschen Reich als solchem kriegführenden Franzosen und ihren Verbündeten“. Eine beschränkte Übersicht über diese entwicklungsreiche Periode ge-

währen Listen über die in Brake während der Zeit vom 24. Juli 1793 bis 24. Oktober 1807 aus See angekommenen und nach See abgegangenen Schiffe; leider verzeichnen sie nur den Namen des Kapitäns, des Heimatshafens und des Abfahrtshafens der einkommenden, nicht aber den Bestimmungsort der ausfahrenden Schiffe, nichts über ihre Größe und nur in den seltensten Fällen etwas über die Ladung.

Es läßt sich daraus folgende Tabelle der Oldenburger Schiffe nach ihren Heimatshäfen von 1794—1807 herstellen, welche in der äußersten Spalte rechts die Gesamtzahl der von diesen Schiffen in einem Jahre von und nach der Weser ausgeführten Reisen verzeichnet.

	Brake	Elsfleth	Hammelwarden	Oldenburg	Stedingen	Kniphausen	Varel	zusammen	Zahl der Reisen i. J.
1793[1])	3	—	—	—	—	—	—	3	6
1794	3	2	—	2	—	—	—	7	12
1795	4	2	1	4	—	—	—	11	21
1796	6	—	—	3	1	—	—	10	32
1797	5	4	—	6	2	—	1	18	26
1798	6	2	—	8	1	—	1	18	36
1799	6	1	—	10	—	—	1	18	43
1800	7	1	—	10	—	—	1	19	43
1801[2])	9	—	—	16	1	—	2	28	68
1802	10	2	—	14	1	—	—	27	53
1803	4	5	—	20	—	—	—	29	50
1804	4	3	—	3	—	—	—	10	16
1805	7	4	—	8	—	—	—	19	27
1806	3	2	—	25	—	13	—	43	68
1807[3])	3	5	—	20	—	7	—	35	40

Die Häfen, mit denen die in dieser Tabelle verzeichneten Schiffe verkehrten, und die einzelnen dorthin gemachten Reisen ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

1) Vom 24. Juli ab.
2) Für die Zeit vom Februar 26 bis März 11 fehlt die Liste.
3) Bis Oktober 24.

Amerika. Baltimore 1797 (1), 1801 (1).

Dänemark. Kopenhagen 1806 (1).

England. Im allgemeinen 1806 (1), 1807 (4) — Dover 1802 (1). — Hull 1794 (1), 1796 (1), 1800 (1), 1803 (1), 1805 (1), 1806 (2). — Leith 1801 (3). — Liverpool 1796 (1), 1800 (1), 1806 (1). — London 1794 (1), 1795 (3), 1796 (8), 1797 (3), 1798 (3), 1799 (4), 1800 (7), 1801 (21), 1802 (8), 1803 (3), 1804 (1), 1805 (3), 1806 (6), 1807 (2). — Newcastle 1800 (2), 1801 (1), 1802 (2), 1803 (3), 1806 (1). — Plymouth 1798 (1). — Yarmouth 1806 (1).

Frankreich. Im allgemeinen 1805 (1). — Bayonne 1797 (2), 1798 (3). — Bordeaux 1798 (1), 1799 (1), 1802 (1), 1803 (2), 1805 (4). — Cherbourg 1801 (1), 1802 (1). — Dieppe 1797 (1), 1800 (1), 1803 (1). — Dünkirchen 1801 (1). — Havre 1797 (1), 1802 (1). — Morlaix 1806 (1). — Nantes 1805 (1). — La Rochelle 1805 (1), 1806 (1). — Rouen 1797 (1).

Grönland 1793 (1).

Niederlande. Antwerpen 1801 (1). — Holland im allgemeinen 1801 (1), 1802 (1). — Amsterdam 1796 (1), 1797 (1), 1800 (1), 1801 (1), 1802 (2), 1803 (2), 1804 (1), 1805 (4), 1806 (1). — Rotterdam 1798 (1).

Nordseeküste, deutsche. Emden 1806 (1). — Hamburg 1796 (3), 1799 (1). — Tönning 1795 (2), 1806 (2), 1807 (8).

Norwegen. Im allgemeinen 1794 (1), 1797 (1), 1807 (1). — Bergen 1795 (1).

Ostseeküste, deutsche. Danzig 1796 (2), 1797 (1), 1798 (1), 1801 (1), 1803 (1). — Elbing 1793 (2), 1800 (1), 1802 (6), 1803 (1), 1804 (2), 1807 (2). — Königsberg 1793 (1), 1795 (1), 1797 (1), 1802 (4), 1803 (2), 1806 (1). — Lübeck 1801 (1). — Memel 1796 (1), 1798 (2), 1799 (1), 1803 (5), 1804 (1). — Pillau 1802 (1), 1807 (1). — Rostock 1801 (1), 1802 (1). — Stettin 1797 (1), 1798 (1), 1799 (3), 1800 (1), 1801 (1), 1802 (2), 1803 (1), 1805 (2). — Wismar 1798 (1).

Rußland. Liebau 1793 (1), 1798 (3), 1799 (4), 1303 (3). — Petersburg 1794 (1), 1798 (2), 1801 (1), 1803 (1), 1806 (2), 1807 (1). — Riga 1799 (6), 1800 (1), 1801 (1), 1802 (1), 1803 (3). — Windau 1800 (1), 1802 (1), 1804 (1), 1805 (1), 1807 (1).

Schweden. Gothenburg 1794 (2), 1795 (3), 1796 (3), 1797 (1), 1798 (6), 1799 (4), 1801 (1), 1807 (1). — Kalmar 1796 (1). — Stockholm 1802 (1), 1803 (1). — Uddevalla 1795 (1).

Über die Größe dieser Schiffe gewähren zwei Elsflether Hafengeldverzeichnisse von 1802 (beginnend August 21) und 1803 einige Fingerzeige. Danach segelten in die Ostsee Schiffe von 33, 36, 37, 44 Last, nach Amsterdam solche von 18 und 20 Last, nach London gingen „Die Stadt Oldenburg“, 63 Last, und „Alida“, 50 Last, nach Newcastle „Friderica“. 18 Last, nach Bordeaux „Die sieben Geschwister“, 80 Last, die letzteren 4 Schiffe sämtlich Reedern der Stadt Oldenburg gehörig, unter denen Ratsherr C. A. Schröder einer der bedeutenderen war.

Die oldenburgische Reederei jener Zeit muß aber nicht unbeträchtlich größer gewesen sein, als sie nach unserer Tabelle erscheint. Schon die Schwankungen der auf die einzelnen Jahre und innerhalb dieser auf die einzelnen Orte entfallenden Zahlen wie die Verschiedenheit der Kapitänsnamen lassen dies vermuten; erwiesen wird es durch anderweitige Nachrichten. So hatte z. B. 1799 allein Gottfried Hauerken in Elsfleth (wie bereits oben S. 30 angeführt) 14 Schiffe; 1801 werden 45 Elsflether angegeben, 1802 deren 48. Die für 1803 vollständig vorliegende Hafengeldliste verzeichnet 41 Elsflether Schiffe oder (nach Abzug der „Kähne" und der Fahrzeuge bis 20 Last) 27 Seeschiffe, von denen sich mit Hilfe der Kapitänsnamen nur 2 zugleich in der Braker Liste von diesem Jahre ermitteln lassen. Es bleibt also für Elsfleth ein in unserer Tabelle nicht nachgewiesener Überschuß von 25 Schiffen. Warum diese, fast 5/6 der Elsflether Reederei, dort fehlen, ist nicht zu erkennen. Wenn die Braker Liste ihrerseits 3 Elsflether Schiffe aufführt, welche der Elsflether Liste abgehen, so erklärt diese Differenz, und ebenso das obenerwähnte Schwanken der Zahlen in der Tabelle sich daraus, daß viele Schiffe nicht regelmäßig nach der Weser zurückkehrten, sondern kürzere oder längere Zeit sich im Ausland aufhielten, mit Fahrten zwischen fremden Häfen beschäftigt, auch auswärts überwinternd und reparierend. Ein etwas gewagtes Unternehmen, da die Seepässe [1]) jedesmal für die einzelne bestimmte Reise ausgestellt wurden. In Friedenszeiten nahm man das freilich, wie offen eingestanden wird, nicht so genau; im Kriege dagegen setzte man damit das Schiff, falls es aufgebracht wurde, der Kondemnierung aus. Denn nicht immer waren die Gerichte der Belehrung so zugänglich, wie im Jahre 1801, wo sämtliche in England befindlichen oldenburgischen Schiffe, — 28 werden genannt, die Braker Listen haben nur 25 — mit Embargo belegt wurden, weil man in London ein souveränes Herzogtum Oldenburg noch nicht

[1]) In den Seepaß war auch die Erklärung aufzunehmen, daß das Schiff keine Kriegskontrebande führte; es mutet einen beinahe mittelalterlich an, wenn man spezifiziert liest, was zu den vom neutralen Transport ausgeschlossenen „Kriegsgerätschaften" gehörte: Kanonen, Musqueten, Mörser, Bomben, Petarden, Granaten, Saucißes, Pechkränze, Laveten, Forkelstöcke, Bandeliere, Pulver, Lunten, Salpeter, Stück- oder andere Kugeln, Piquen, Degen, Pickel- oder Sturmhauben, Harnische, Hellebarden, Wurfspieße.

kannte, sondern glaubte, es stehe unter dänischer oder russischer Hoheit, und daher die Pässe der Herzoglichen Kammer nicht anerkennen wollte. In diesem Falle bewährte sich übrigens der zugesicherte Schutz des russischen Konsuls, wenn auch erhebliche Kosten dafür berechnet wurden, welche der Herzog vornehmerweise nicht von den einzelnen Reedereien einzog, sondern auf die Kammerkasse anwies.

Das Wesen der oldenburgischen Reederei während der im Vorhergehenden behandelten ersten Jahrzehnte des Gottorpschen Herzoghauses faßt ein Bericht der Kammer vom 10. Mai 1809 in Kürze dahin zusammen:

„Die hiesige Schiffahrt, Haupterwerbsquelle der Bewohner des an das Meer grenzenden, von mehreren Strömen durchflossenen Herzogtums, soweit sie eines Seepasses bedarf, besteht in Cabotage-Fahrt, Aventure-Fahrt, Fahrt für Rechnung Auswärtiger, Fischfang; oder hiesige Kaufleute lassen Schiffe in Ballast nach bestimmten Orten ausgehen, um dort Waren zu holen.“

VII. Oldenburgische Reederei außerhalb des Weserreviers.

Das Gebiet des Jadebusens; das Jeverland; das oldenburgische Emsrevier.

Durch die natürliche Gestaltung des Herzogtums ist es bedingt, daß wir bisher uns vorwiegend mit der oldenburgischen Schiffahrt im Weserrevier beschäftigt haben. Auch in der Neuzeit bleibt diese quantitativ wie qualitativ die weit überwiegende. Bevor wir uns aber hierzu wenden, ist es angemessen, auch auf die anderen sekundären Schiffahrtsgebiete des Landes einen Seitenblick zu werfen.

Das Gebiet des Jadebusens, dessen Gestalt das Kartenbild des nördlichen Oldenburg heut beherrscht, ist für die Handelsschiffahrt nur von geringer Bedeutung gewesen[1]). Erst an einer

[1]) Dagegen war der Jadebusen den Kriegsmarinen aller Zeiten von Wert. Graf Gerd von Oldenburg wollte bei Dauens 1455 eine Flottenstation anlegen; die russische Regierung plante dort, so lange sie Jeverland besaß, einen Hafen (1800), in Napoleonischer Zeit wurde ein Kriegshafen an der butjadinger Seite projektiert, die Reichsflotte von 1848 sollte wieder auf der jeverschen Seite bei Heppens einen befestigten Liegeplatz erhalten;

der von der großen Antoniflut 1511 tief ins Binnenland hineingerissenen Seebalgen entstand die fleißige (nicht zu Oldenburg gehörige) Wiedertäufer-Kolonie Neustadt-Gödens, deren Schiffe nicht nur nach Bremen fuhren (1574), sondern auch in die Ostsee (1569—1602), bis die Vollendung des Ellenser Deichwerks (1618) ihr die Verbindung mit dem Meere abschnitt. Einen geringfügigen Seehandel betrieben die Ortschaften der Friesischen Wede vom Steinhauser Siel aus: ein Bildchen vom Jahre 1619 zeigt dort 5 teils offene, teils verdeckte einmastige Fahrzeuge mit Spretsegeln vor Anker liegend. Mittelpunkt der übrigen kaum nennenswerten Reederei des Gebiets war Varel, dem in den Napoleonischen Kriegen die neutrale Kniphauser Flagge Gewinn brachte[1]). Dort war 1829 das größte oldenburgische Seeschiff

---

heut erhebt sich dort Wilhelmshaven. Durch die Abtretung des dazu nötigen Terrains (Vertrag vom 20. Juli 1853) erwarb Oldenburg den Schutz für seine Küsten und seine Handelsflotte, den selbst zu gewähren es nie imstande gewesen war, und den es daher in den Zeiten deutscher Ohnmacht zur See bei fremden Staaten — Dänemark, Rußland — gesucht hatte. Preußen verpflichtete sich: alle oldenburgischen Schiffe und den oldenburgischen Seehandel durch die preußische Kriegsmarine überall ebenso zu schützen und zu verteidigen wie preußische Schiffe (Art. 1); ferner: die oldenburgische Küste gegen feindliche Angriffe von der Wasserseite, so oft Oldenburg es beantrage, zu schützen (Art. 2). Aber noch anderen wirtschaftlichen Gewinn hat Oldenburg durch die Entstehung des Kriegshafens gehabt, dessen Tragweite zurzeit kaum übersehbar ist. Um die Stadt Wilhelmshaven (die schon vor zehn Jahren mehr Einwohner besaß als das alte Emden) haben sich in den umliegenden oldenburgischen Gemeinden Bant, Neuende und Heppens Arbeitervorstädte angebaut, die zusammen über 40000 Einwohner zählen. Vor allem ist die Entwicklung von Bant überraschend. In der Antoni-Sturmflut von 1511 gingen 5/6 dieser Gemeinde verloren; der Rest bildete eine Bauerschaft der Gemeinde Neuende. 1855 hatte sie 94 Einwohner, 1879 wurde sie mit der Bauerschaft Kopperhörn wieder zu einer Landgemeinde vereinigt; jetzt aber steht der Ort mit 22316 Einwohnern vor Delmenhorst (20136), unmittelbar hinter der Hauptstadt Oldenburg (28548). Seit dem 1. November 1902 bilden die bisher zum Amt Jever gehörigen drei Gemeinden das besondere Amt Rüstringen.

[1]) Als im Jahre 1803 die Engländer die Weser sperrten, die Jade aber offen ließen, wandte sich die Bremer Seeschiffahrt hierher; die Bremer Elterleute beschlossen sofort, im Februar 1804, in der nicht leicht zu befahrenden Außenjade Tonnen und Baken legen zu lassen, verfehlten aber den diplomatischen Weg und erregten wegen dieser „höchst unbefugten Anmaßung und Eingriff in

(180 R. T.) beheimatet, von dort fuhr 1858—1862 ein Dampfer nach England, und nahmen 1860 drei Schiffe am Mittel- und Schwarzen-Meer-Handel teil. Eine Erinnerung hieran und ein Hinweis auf die damit in Verbindung stehende industrielle Betätigung der Stadt zeigt deren Siegel: zwei Fabrikschornsteine rechts und links eines Mauertorturms und im Torbogen ein Anker.

Von der Seeschiffahrt des Jeverlandes und der Stadt Jever in früherer Zeit war bereits die Rede (S. 5). Im 16. Jahrhundert noch erschien die gelb und rot gestreifte Flagge der Stadt häufig genug in Bremen (1574), wie in der Ostsee (Sundzollregister im Jahre 1557, 1563, 1577, 1578, 1580). Als die Tiefe, welche sie nordwärts mit der alten, einst weit ins Land dringenden, jetzt ganz wieder umdeichten Harlebucht, ostwärts mit der Außenjade, also nach zwei Richtungen direkt mit der See verbunden hatten[1]), das Tettenser und das Hookstief, zu Ende

---

die diesseitigen Territorialgerechtsame" so großen Zorn, daß befohlen wurde, alle bezüglichen eigenmächtigen Versuche der Bremer sofort zu hintertreiben und die dabei beschäftigten Leute gefangen nehmen zu lassen. Dafür entschloß sich Oldenburg, die von Bremen geliehenen Tonnen selbst auszulegen, was glücklich zu Anfang Mai beendet war. Die Seeschiffe segelten zuerst je nach ihrer Größe entweder nach Vareler Hafen, oder blieben auf der Vareler Reede, um hier in Leichter zu löschen. Von Varel, wo ein bedeutender Speditionsbetrieb entstand, gingen die Waren zu Wagen nach Bremen. Bald indessen zogen die Kapitäne vor, auf dem bisher unbeachteten guten Ankerrevier der Ahne, bei Eckwarder Siel, zu bleiben, wo nun ebenfalls das Speditionsgeschäft blühte. So lange die Wattenfahrt gesperrt war, wurden von hier die Bremer Waren per Axe quer durch Butjadingen nach Großensiel an der Weser geschafft und dort in Bremer Leichter verladen: nach Freigabe der Watten erfolgte der Transport von Eckwarder Siel direkt über das Watt des Hohenweges nach Bremen in Leichtern. — Die gleichen Schwierigkeiten wie bei der Betonnung der Jade fanden 1824 die Bremer Elterleute bei dem ersten Versuch, auf dem Hohenweg-Sand den ersten Weserleuchtturm zu errichten. Wie kräftige Worte dafür Eltermann Barkhausen hatte, kann bei Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit, 1899, S. 31 nachgelesen werden.

[1]) Die jeversche Lokaltradition des 16. Jahrhunderts, daß die Stadt Jever einst eine grote kopstadt gewesen des Namens Gevesand, undique vasto circumdata et alluta ponto, und daß vele schepe dar in und ut gesegelt, hat bei dem französischen Geographen Elisée Reclus, ich weiß nicht auf welchem Umwege, folgende Gestalt erhalten: la ville de Jever . . . se trouve de nos jours à une quinzaine de kilomètres de la mer, tandisqu'au

des 16. Jahrhunderts durch Siele geschlossen worden, jenes durch den Garmser, dieses durch den Hooksiel, wurde letzterer der Jeversche Hafen.

Von hier fuhren Jeversche Schiffe von 30—40 Last zu Ende des 18. Jahrhunderts auf London, Amsterdam, Bremen, Hamburg oder dienten dem Zwischenhandel zwischen diesen Städten. Dann ruhte die Reederei; 1848 begann sie wieder in kleinstem Maßstabe (1 Schiff von 41 Last); nachmals ließen Jeversche und andere Reeder gemeinsam 3 größere Schiffe von durchschnittlich ca. 450 Last von der Weser auslaufen (1854—1856), und beteiligten sich mit einem Schiff am Fischfang in der Südsee (1856—1859); auch ein Grönlandsfahrer, ein kleines Schiff von 90 R. T., hatte, bis es im Eismeer unterging, seine Heimat in Hooksiel (1847—1848).

Eigenartiger Natur ist das zum Emsrevier gehörige, südlich der Ammerländer Geest vorliegende Gebiet. Zahlreiche, aber im Wasserstand sehr schwankende Flußläufe, der Holzreichtum der Nachbarschaft, billige Arbeitslöhne haben hier vom Mittelalter bis in die neuere Zeit einen regen Schiffbau für den Bedarf der Emsschiffahrt lebendig erhalten. Aber auch die eigene Schiffahrt, soweit sie mit den selbst erbauten Schiffen möglich, war nicht vernachlässigt; der Verkehr von Apen nach Emden gab schon 1647 zu diplomatischen Verhandlungen Anlaß[1]). Seit 1848 nahm die Reederei hier, namentlich im Kirchspiel Barßel (Amt Friesoythe) sichtlichen

temps de Charlemagne elle était sur le rivage même et possédait un port de commerce fréquenté (Nouvelle Géographie Universelle, III, 1879, S. 731).

[1]) Ehe der durch die englische Blokade gestörte Handel Bremens sich 1803 nach der Jade zog, und später wieder seit 1806 während der Kontinentalsperre, entstand über Nacht in diesem entlegenen Winkel ein erstaunliches kommerzielles Leben. Die bremer Waren kamen, so lange die Mündung der Ems offen war, von Emden, später von Holland über den Dollart die Binnen-Ems aufwärts bis Hengstforde am Aper Tief. Dort rasch etablierte Speditionsfirmen schafften sie zu Wagen nach Oldenburg, von wo sie wiederum auf Leichtern nach Bremen dirigiert wurden. Die Verhältnisse der Stadt Oldenburg waren solchem Verkehr nicht gewachsen; Stopfungen von Frachtwagen am „Stau", dem Hafen Oldenburgs, von Schiffen auf der Hunte mußten durch Erlaß einer besonderen Verkehrsordnung zu bekämpfen gesucht werden.

Aufschwung. Die dort beheimateten Seeschiffe (1856: 16) verkehrten selbstverständlich ausschließlich zwischen fremden Häfen, suchten auch gelegentlich (1854) das Mittelländische Meer auf.

VIII. Blüteperiode der Segelschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Statistik von 1829; die neuere Statistik. — Seemännischer Charakter der Bevölkerung. — Übersicht der Seeschiffe 1829—1906. — Schiffstypen. — Transatlantische Fahrt. — Auswanderertransport. — Zunahme der Schiffsgröße. — Aktienreedereien. — Abnahme der Gesamtzahl der Handelsflotte, einseitiges Wachsen der großen Schiffstypen, Zunahme des Gesamtrauminhalts.

Minister Graf Holmer sprach 1809 den Wunsch aus, die damals neu erlassenen Bestimmungen über die Erteilung der Seepässe möchten „die Aussicht zu einer bedeutenden Frachtschiffahrt für die oldenburgische Flagge eröffnen."

In wie weit dies innerhalb der Periode der nächsten 20 Jahre — in welcher, 1817, die letzten Seeräuber, Korsaren des Mittelmeers, an der deutschen Küste erschienen, und hamburgische, lübische, oldenburgische Schiffe wegnahmen — im einzelnen zugetroffen, entzieht sich z. Z. noch der Beurteilung. Es fehlt auch an Nachricht darüber, ob die im Anfang 1829 den Ämtern aufgetragene Schiffsstatistik die erste des 19. Jahrhunderts war und den Anschluß an die oben besprochene etwas summarische Statistik von 1782 bildete. Jedenfalls ist sie die erste, welche in den überaus sorgsamen und eingehenden, den Zeitraum von 1846 bis 1866 umfassenden Publikationen des Großherzoglichen Statistischen Bureaus über „Reederei, Schiffsbau und Schiffahrt im Herzogtum Oldenburg" zur Vergleichung herangezogen worden ist.

Für die Periode von 1846 bis 1866 bilden diese Veröffentlichungen[1]) den zuverlässigsten Führer. Leider haben sie keine gleichgearteten Fortsetzungen[2]) von dem Zeitpunkt an erhalten,

---

[1]) 1. Heft für die Jahre 1829—1855, mit Nachtrag für 1856, Oldenb. 1857; 5. Heft für 1856—1860, Oldenb. 1862; 10. Heft für 1861—1865, Oldenb. 1868.

[2]) P. Kollmann, D. Herzogt. Oldenburg in seiner wirtschaftl. Entwicklung während der letzten 25 Jahre, Oldenb. 1878. — Ders., dgl. während der letzten 40 Jahre, Oldenb. 1893. — Jahresberichte des Gewerbe- u. Handels-

wo mit der Konstituierung des Norddeutschen Bundes das Vorspiel des neuen deutschen Reiches einsetzte, und die oldenburgischen Schiffe auf See die neue Einheitsflagge Schwarz—Weiß—Rot heißen durften.

Ehe wir aber in die Erörterung der Reedereiverhältnisse des 19. Jahrhunderts eintreten, müssen wir die eigenartige Verschiebung würdigen, welche in den seemännischen Neigungen und wohl auch in der seemännischen Befähigung der Bevölkerung des Herzogtums sich vollzogen hat.

Die einst hervorragend seetüchtigen Friesen Oldenburgs sind so gut wie ganz zum Betriebe der Landwirtschaft übergegangen, wie schon das Aufhören ihrer Reederei zu Ende des 18. Jahrhunderts vermuten ließ. Nach der Volkszählung von 1855, deren Resultate in dieser Hinsicht am durchsichtigsten bearbeitet sind, waren in fünf der damaligen kleinen Ämter Stadlands, Butjadingens und Jeverlands (heut gehört ersterer Bezirk zum Amt Brake, die beiden letzteren bilden je ein Amt) zusammen nur 139 Matrosen beheimatet (im Maximum 48, im Minimum 6), in den übrigen vier keiner. Dagegen hatte sich die Seemannschaft die Weser hinauf, nach dem Sitz der heimischen Reederei, gezogen; das höchste Kontigent stellte das einst von ländlichen Kolonisten bewohnbar gemachte Stedingerland (Amt Berne: 563); ihm folgte das Amt Ganderkesee auf der Delmenhorster Geest (303). Diese beiden Landschaften stellten schon längst den Bremer Handelsschiffen und den holländischen Walfischfängern die tüchtigsten Matrosen. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts kamen regelmäßig holländische Küstenfahrzeuge nach Deichhausen, dem kleinen Hafen Stedingens in der Ochtum, im Frühjahr, um die Mannschaft abzuholen, im Herbst, um sie heimzubringen. Zwei dieser eisenfesten Männer, Harm Henrich Kröger, Vater und Sohn, aus Altenesch, haben sich auch einen litterarischen Namen gemacht, indem sie die unsagbaren Gefahren und Entbehrungen schilderten, welche sie im Grönland-Eise zu erdulden hatten, nachdem ihr Schiff, „Die Wilhelmina"

---

vereins in Oldenburg. — Jahresberichte des Handelsvereins zu Brake. — Berichte d. Verbandes d. Handels- u. Gewerbevereine f. d. Herzogt. Oldenburg. — Jahresberichte der Handelskammer f. d. Herzogt. Oldenburg.

aus Texel dort 1777 gescheitert war [1]). An die Delmenhorster Geest reihte sich der Zahl nach das fern vom Wasser, im Bereich der „Oldenburger Schweiz“ belegene Amt Steinfeld (202), dessen Matrosen ebenfalls nach Holland gingen. Über 100 einheimische Seeleute zählte jedes der Ämter Brake (109), Elsfleth (133), Delmenhorst (144).

Machen wir uns in der üblichen Weise ein die Maxima und Minima festhaltendes Zahlenbild von der Reederei Oldenburgs im neuen Jahrhundert, mit der eben erwähnten Statistik von 1829 beginnend. Wir zählen:

		Seeschiffe		N. Reg.-T.
	1829 [2])	85		5 386
am 1. Januar	1839 [3])	80		6 000
	1845 [3])	98		9 900
	1846	137		12 090
	1858	254	inkl. Dampfschiffe	43 863
	1864	226		39 660
	1866	231		41 560
	1876	220		51 166
	1888	146		74 601
	1896	106		80 209
	1901	102		60 990
	1902	107		61 995
	1905	97		51 374
	1906	103		44 882

Diese nüchternen Zahlen, unentbehrlich für die Kommerz-Geschichte, aber gerade deswegen für Oldenburg von sekundärer Bedeutung, weil die oldenburgischen Schiffe zum größten Teil nicht dem eigenen, sondern auswärtigem Handel dienen und dem Lande

---

[1]) Vgl. M. Lindemann, Die arkt. Fischerei d. deutschen Seestädte 1620—1868, A. Petermann, Mittlgn. aus d. J. Perthes'schen geograph. Anstalt, Ergänzungsheft Nr. 26, 1869, S. 37.

[2]) Die Statistik von 1829 unterscheidet nicht zwischen See- und anderen Schiffen, sondern gibt nur die Lastigkeit an; als Seeschiffe sind hier die Schiffe von über 20 Last = 30 Reg.-T. angesetzt.

[3]) Nach M. Peters, D. Entwicklung der Deutschen Reederei, I, 1899, S. 176.

hauptsächlich nur der Reeder-Gewinn daran zufällt, können von der seamanship des Oldenburgers keine richtige Vorstellung geben. Sie können auch dem nicht genügen, welchem deutsches Seewesen nicht blos ein, sei es kaufmännisches, sei es statistisches Rechenexempel oder das Debet und Kredit eines Kassenbuchs bedeutet, sondern das ideale Hanse-Erbe deutschen Mutes, deutscher Tatkraft und Intelligenz.

Ihm mögen sich die arithmetischen Größen in körperliche Begriffe umsetzen, in plastische Schiffsbilder, deren Typen heut auch dem Binnenländer nicht mehr ganz fremd sind.

Der erste mit Namen bekannte oldenburgische Schiffer auf großer Fahrt, der 1585 die erste Reise nach Island machte, wagte dies mit einem Schiff von 60 Reg. T., also noch nicht von der Durchschnittsgröße einer heutigen Oldenburger Kuff; das größte Schiff der oldenburgischen Reederei von 1829 reichte mit seinen 180 Reg. T. noch nicht an eine moderne Schonerbrigg mittlerer Größe heran.

Die kleinen zweimastigen Seeschiff-Typen: Kuffs, Galioten und Schonergalioten bildeten bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts noch den Hauptbestand der oldenburgischen Handelsflotte; 1846 zählte man ihrer zusammen 128, 1856: 149. Kuffs (und die damals nur noch im Emsrevier heimatlichen Tjalks), schon äußerlich durch ihren rundlichen Bau, das mittschiffs sich senkende Deck, das frei am Achtersteven aufgehende Ruder gekennzeichnet, langsam segelnd, weniger Mannschaft bedürfend, dienten nur dem Zweck möglichst viel Fracht zu fassen; die Galioten, ihnen an Rudereinrichtung und Takelung gleich, aber schärfer gebaut, segelten bereits besser; sie wurden hierin übertroffen von den Schonergalioten, welche zum Rumpf der Galiot Masten und Segel des nächst höheren Typs, des Schoners, führten. Tjalks und kleinere Kuffs beschränkten ihre Fahrten gewöhnlich auf die südlichen Küsten der Nordsee, nur ausnahmsweise sich nach England, Norwegen, der Ostsee wagend. Beherrscht wurden Nord- und Ostsee von den größeren Kuffs, den Galioten und Schonergalioten, die auch Frankreich aufsuchten, ihre Fahrten meistens für Bremer Rechnung machend, dessen Reederei ihrerseits immer größere Schiffe in die transatlantische Fahrt einstellte. Doch auch vor dieser, vor Reisen ins Mittelmeer, nach Westindien

und Brasilien schreckten, wenn günstige Fracht sich bot, jene kleinen oldenburgischen Schiffe nicht zurück. Diese glücklichen Versuche mit einem schwerfälligen altmodischen Schiffsmaterial führten naturgemäß unsere Reeder dahin, dem Bremer Vorbild folgend, ebenfalls größere, namentlich aber auch gefälliger geformte Schiffe, Schoner, Schonerbriggs, Briggs zu bauen, um sich so, wie G. Strackerjan im Jahre 1846 sagte, „von vornherein auch äußerlich zu jeder Art Reise zu legitimieren". Die ersten Barkschiffe waren etwa seit 1838 in Dienst gestellt, jene besonders bewegliche und zugleich geräumige Schiffsgattung, welche eigentlich den Höhepunkt der Segelschiffbaukunst verkörpert. Denn die noch größeren Typen, das Vollschiff oder gar die neuesten Vier- und Fünfmastschiffe bedeuten nur eine Steigerung nach der Seite der Kraft und Lastbarkeit hin. 1843 gab es ihrer zwei, die Braker Bark „Azaria", 223 R. T., Reederei Tobias, Köppen & Ko., und die Elsflether Bark „Elsfleth", 300 R. T., Reederei J. Ahlers & Borgstede, die merkwürdigerweise nicht in der Frachtfahrt, sondern in der Grönlandfischerei beschäftigt waren, ebenso wie 1846, nachdem im Jahre vorher noch ein drittes Schiff dieser Gattung hinzugekommen war.

Wie günstig man im Lande selbst die eigene Situation beurteilte nud wie hoffnungsfreudig die Stimmung der Unternehmerkreise dieser Tage war, spiegeln klar die Worte wieder, mit welchen das Direktorium des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins 1843 (Juni 28) seine vom Hofrat Lasius verfaßte Aufforderung zur Bildung einer Südseefischerei-Gesellschaft einleitete: „Wie Oldenburg durch seine geographische Lage und die ausgeschnittene Gestalt seines ausgedehnte Küstenstrecken darbietenden Landes vorzugsweise auf das Meer hingewiesen ist — wie sein Reichtum an Schiffsbauholz, das nächst dem eigenen in der englischen Marine am höchsten geachtet wird — wie die Produkte seiner fruchtbaren Marschen Bau und Ausrüstung der Schiffe erleichtern — wie tausende seiner Bewohner von der Seefahrt, vom Schiffsbau und den zahlreichen Gewerben, die beide in Tätigkeit setzen, ihr Brot ziehen — so ist es natürlicher Teilnehmer an den Unternehmungen deutscher Reederei; und wie wenig günstig die Konjunkturen in den letzten Jahren auch gewesen sind, sehen wir doch im Mittelländischen Meere wie im Ozean und Nördlichen Eismeer Oldenburgs Schiffer eine er-

höhte Tätigkeit entfalten. Hat die Erbauung von Bremerhafen der diesseitigen Küste einen großen Teil ihres Jahrhunderte alten Schiffahrtsverkehr entzogen, bringen die gewohnten Fahrten nicht mehr den früheren Gewinn — der unverdrossene Seemann späht nach neuen Bahnen, und schnell ist er da, aus irgendwo in den weiten Meeren eröffneten Betriebsquellen den gehofften Vorteil zu ziehen".

Die allmähliche Einstellung von Dampfern auch in die europäische Fahrt und die Notwendigkeit, die neueren, größeren, schnelleren Schiffstypen besser auszunützen, führte notwendig zu immer weiterer Ausdehnung der Reise nach überseeischen Häfen.

Daß um 1800 vereinzelte Reisen nach Nordamerika ausgeführt wurden, haben wir gesehen (S. 34); noch im Jahre 1844 waren nur 2 Schiffe dorthin bestimmt, 1849 aber 15, 1854 71. Nach Westafrika und Südamerika gingen die ersten Fahrten schon 1843, nach dem Mittelländischen Meer, das seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts die oldenburgische Flagge nicht gesehen hatte, und nach dem Schwarzen Meer 1844, nach Ostindien 1849. Neuen und starken Impuls, wenn auch unter steter Sorge vor der englischen Konkurrenz, brachte die Auswanderung, vornehmlich nach Nordamerika; man stellte während ihrer Hochperiode von kompetenter Seite die Rechnung auf: ein größerer, auf einer oldenburgischen Werft auf solideste Art gebauter kupferbodener Dreimaster, der dem Durchschnitt nach mindestens 15 Jahre im Passage-Dienst fahren könne, bringe in 4 Jahren das Anlagekapital rein auf. 1846 waren 2 oldenburgische Schiffe an dieser Fahrt beteiligt, 1854 30; sie fand für Oldenburg ihr Ende durch die zunehmende billigere Dampfschiffbeförderung von Bremerhaven aus; 1860 gingen nur 7 Auswandererschiffe aus Brake ab, 1864 3, 1865 1. Die meisten größeren bremischen und oldenburgischen Schiffe jener Zeit waren für den Auswanderertransport in freilich recht primitiver Weise eingerichtet: zwischen Eisengestellen längs der Bordwände des von hinten nach vorn durchlaufenden Zwischendecks wurden mittels eingeschobener Dielen Schlafstätten hergestellt, 2 übereinander, jede 6 Fuß lang und 4 Personen fassend; die zwischen beiden Kojen-Reihen aufgestellen Kisten der Reisenden dienten als Sitze und Tische. Einige Passagiere zweiter Kajüte

fanden Aufnahme in einem Aufbau auf dem Oberdeck. Arzt und Apotheker gab es nicht an Bord.

Auf Segelkähnen wurden die Passagiere von Bremen nach Brake (wie auch nach Bremerhaven) ans Schiff gebracht, welches nicht an einer Hafenkaje, sondern frei im Strom zwischen Festmachepfählen (Duc d'Alben) vertaut lag.

Die Reise nach Newyork dauerte 5, 6 bis 8 Wochen. Nach Ausschiffung der Reisenden im Bestimmungshafen wurde das Schiff durch Beseitigung der Kojen zum Frachttransport klar gemacht, trat die Rückreise an und nahm in der Heimat vielleicht sofort wieder neue Menschenladung ein.

Im Jahre 1855 erscheinen in den Schiffslisten neben den von 4 in 1850 (Maximalgröße 323 R. T.) bereits auf 23 angewachsenen Barkschiffen (Maximalgröße 695 R. T.) die beiden ersten Vollschiffe (das größte von 920 R. T.); ihrer waren 5 im Jahre 1859 mit dem Größenmaximum von 1500 R. T., und außerdem 31 Barkschiffe deren größtes 1861 759 R. T. maß. Dieses Anwachsen der einzelnen Schiffsindividuen größter Gattung hatte seine Ursache in der durch besonders günstige Handelskonjunkturen im Jahre 1856 veranlaßten Gründung [1]) dreier größerer Aktien-Gesellschaften, von denen zwei, die „oldenburgische Reedereigesellschaft" (Maximum 1858/: 13 Schiffe) und die „oldenburgisch-ostindische Reederei" (Maximum 1858/64: 5 Schiffe) Brake, die „Visurgis, Aktiengesellschaft für Reederei und Schiffsbau" (Maximum 1860: 12 Schiffe) in Oldenburg ihren Sitz hatte.

Die auf diese Unternehmungen gesetzten Erwartungen erfüllten sich nicht. Die Nachwirkungen der gewaltigen Handelskrisis zu Ende 1857, der amerikanische Bürgerkrieg und andere Umstände hatten die Folge, daß die Gesellschaften nach kurzer Blüte Jahr für Jahr ihren Schiffsbestand verringern mußten (die „Visurgis" verlor außerdem das ihr gehörige größte Schiff der damaligen Oldenburger Handelsflotte, das 1500 R. T. große Voll-

[1]) Wie M. Peters, a. a. O. II, 170 vermutet, mit finanzieller Hilfe der Darmstädter Bank. Alle drei Gesellschaften, von denen die beiden ersteren unter ein- und demselben Direktor standen, gehörten nur „nominell" nach Oldenburg; tatsächlich waren sie in Bremen „domiziliert". Die Direktoren wohnten in Bremen.

schiff „Northern Empire“ nach kaum einjährigem Besitz 1858 durch Strandung auf der Rede von Falmouth), und noch vor Ablauf des Dezenniums sich auflösten.

Da die oldenburgische Seeschiffahrt nur zum kleinsten Teile durch den Handel des eigenen Landes beschäftigt werden konnte, sie sich vielmehr nach wie vor in den Dienst jedes gewinnverheißenden auswärtigen kaufmännischen Unternehmens stellen mußte, Bremen aber seinen Bedarf an Schiffen für die transatlantische Fahrt selber deckte, war die natürliche Folge, daß die großen, für die europäischen Gewässer nicht geeigneten oldenburgischen Schiffe nun Jahre lang in fernen Meeren entweder in regelmäßiger Frachtfahrt auf bestimmten Linien: z. B. zwischen Messina und Petersburg, Hamburg und Malaga, Hamburg und Brasilien, Holland und dem Mittelmeer, oder in Aventure-Fahrt verweilten, ohne die Heimat aufzusuchen. Das drängte wieder zum Bau noch größerer, geräumigerer Schiffe.

Mit dem Ende der sechziger Jahre macht sich ein ständiges Sinken der Gesamtzahl der Seeschiffe bemerkbar — gerade die entgegengesetzte Bewegung, und zwar in immer wachsender Proportion, zeigt sich bei den großen Schiffsklassen; trotz absoluter numerischer Abnahme der Handelsflotte steigt ihr Rauminhalt. Die Zahl der immer noch vorzüglich in der näheren europäischen Fahrt beschäftigten kleineren Zweimast-Typen, der einst so beliebten Schonergalioten, Kuffs und Galioten, sank infolge der Überhandnahme der Dampfschiffs-Konkurrenz und der Konkurrenz der holländischen Küstenfahrer auf 115 in 1861, stieg 1876 noch einmal auf 119, blieb aber seitdem in ständiger Abnahme bis auf 65 im Jahre 1905. Die flinken Briggs, von denen der Seemann rühmt, daß sie „fahren, wohin sie sollen“ — ein besonderer Stolz der alten oldenburgischen Schiffskapitäne waren ihre großen schönen Schonerbriggs, die hauptsächlich nach Brasilien und Westindien gingen — sind zwar anfänglich von 29 im Jahre 1866 auf 55 im Jahre 1869 und auf 63 im Jahre 1876 gewachsen, dann aber rasch gefallen: 1891 auf 26; 1893 auf 7; im Januar 1905 waren sie ganz verschwunden. Die Dreimastschiffe dagegen stiegen seit 1861, nach einem Rückgang bis auf 24 (5 Vollschiffe Maximalgröße 876 R. T.) in 1866

und gar 12 (2 Vollschiffe) in 1869 wieder auf 38 (Maximalgröße 631 R. T.) in 1876, 49 (2 Vollschiffe) in 1878 und 83 (7 Vollschiffe) in 1893 (Maximalgröße 1727 R. T.).

IX. Segelschiff und Dampfschiff.

Holzschiffbau und Eisenschiffbau. — Partenreederei im Oldenburgischen. — Zunahme der Dampfschiffreederei. — Endgültige Abnahme der Segelschiffreederei

Diese schiffsbau- und schiffahrtstechnisch glänzendste Periode der modernen oldenburgischen Reederei trägt indessen ein hippokratisches Gesicht: in ihr wird der Kampf zwischen Segelschiff und Dampfschiff entschieden. Durch billigen Massentransport will der majestätische, weißbeschwingte Schwan die tötliche Konkurrenz des schwarzen, aber flinken und pünktlichen Delphin aus dem Felde schlagen. Eine verlorene Sache.

Vom Holz- zum Eisen- und Stahlbau ist man wohl in Oldenburg (nachdem 1871 das erste eiserne Schiff für die Elsflether Reederei erworben) allmählich übergegangen und hat damit dem eigenen blühenden, auch im Ausland geschätzten Holzschiffbau an der Weser selbst das Grab gegraben [1]). Aber den unvermeidlich gewordenen weiteren Schritt zur Dampfschiffreederei zu tun war wenig Neigung vorhanden. Das ist bedauerlich. Doch es ist erklärlich aus der echten Schiffernatur der Bevölkerung heraus, soweit sie an der Reederei vorzugsweise beteiligt. In ihr liegt auch der Grund für die bis zum heutigen Tage im Oldenburgischen vorwiegend gebräuchliche altmodische, schwerfällige, man möchte sagen, gemütliche Parten-Reederei, bei welcher in der Regel der Kapitän beteiligt ist, und welche den Anteil-Besitzer in eine ganz andere, persönliche, familiäre Beziehung zu dem ihm von Jugend auf vertrauten Schiff, d. h. dem Segelschiff setzt, als die Allerwelts-Aktie. Frühere in kleinem Maßstab gemachte Versuche mit der Dampfschiffreederei sind ergebnislos ge-

[1]) Erst seit 1896 beginnt in dem tatkräftigen Brake der Eisenbau sich eine Stätte zu schaffen.

blieben [1]); und die ehemalige Personendampfschiffahrt auf der Hunte erweckt noch heute erheiternde Erinnerungen.

Nur ein einziges, beachtenswerter Weise aus der Segelschiffahrt hervorgegangenes, ausgezeichnet geleitetes Aktienunternehmen dieser Art, die 1882 gegründete, in Oldenburg domizilierte „Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffreederei", hat sich aus kleinen Anfängen zu schönster, immer mehr sich entfaltender Blüte entwickelt [2]).

Ebenso stetig wie diese wuchs, ist die Abnahme der Seglerflotte fortgeschritten, jetzt nicht mehr bloß der Zahl, sondern auch dem Rauminhalt nach.

	Segelschiffe	Dampfschiffe	zusammen	Reg.-T.
1896	93	13	106	80 209
1897	88	14	102	75 820
1901	87	15	102	60 990
1902	91	16	107	61 995
1905	75	22	97	51 374
1906	75	28	103	44 882

[1]) Der von einer butjadinger Partenreederei seit 1855 zum Viehtransport nach England in Fahrt gestellte Schraubendampfer „Butjadingen" 200 Last, sank im Oktober 1857 auf der Fahrt nach London; die 1857 in Varel gegründete „Jade-Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft" verkaufte ihren im Viehtransport und Passagierverkehr mit England beschäftigten Schraubendampfer von 158 Last 1862; die Aktiengesellschaft „Dampfschiffs-Reederei Columbus", gegründet 1861 in Elsfleth, Kapital 600000 Mark, löste sich 1896 nach Verkauf ihres einzigen Dampfers auf. — In einem großkapitalistischen Gutachten von 1854 wird die familiäre Reederei älterer Zeit folgendermaßen charakterisiert: „Noch vor fünf Jahren bestand die ganze oldenburger Handelsflotte aus kleinen Fahrzeugen, wovon fast keines die Größe von 100 Last (150 R.-T.) erreichte (diese Behauptung ist, wie wir gesehen, irrig). Eigner derselben waren Schiffskapitäne, und selten waren dabei andere Reeder beteiligt als hier und da die Verwandten eines Schiffskapitäns, die, um den betr. Schiffskapitän in Gang zu bringen, kleine Kapitalien dazu hergaben. Die Sache war nicht lohnend genug, und kein Kapitalist steckte sein Geld hinein."

[2]) Sie entstand 1879 als Segelschiffahrt der oldenburgischen Glashütte von Brake nach Portugal. Infolge Erweiterung des Frachtgeschäfts wurde ein kleiner Dampfer gechartert, 1881 ein eigener Dampfer eingestellt, und eine

Vornehmlich sind es die großen Schiffe, welche verschwinden. Es waren vorhanden:

1893: Vollschiffe 7 (Maximalgr. 1727 R.-T.) — Barkschiffe 76 (Maximalgr. 1456 R.-T.) — Dreimastschoner 3 — Briggs 7.

1896: Vollschiffe 6 (Maximalgr. 1727 R.-T.) — Barkschiffe 65 (Maximalgr. 1456 R.-T.) — Dreimastschoner 2 — Briggs 2.

1905: Vollschiffe 1 (Maximalgr. 1251 R.-T.) — Barkschiffe 28 (Maximalgr. 1488 R.-T.) — Dreimastschoner 1 (Maximalgr. 186 R.-T.) — Briggs 0.

Von den 28 Barkschiffen letzteren Jahres sind im Laufe desselben 7 verkauft worden, das größte darunter eines von 1355 Reg. T.

Wenn trotzdem der Gesamt-Bestand der oldenburgischen Seglerflotte 1906 gegen 1905 unverändert erscheint, so hat dies seinen Grund in dem Anwachsen der Fischereiflottille, der nun noch zu gedenken ist.

X. Die Fischereiflotte.

Arktische Fischerei. — Südseefischerei. — Heringsfang. — Moderne Hochseefischerei. — Dampffischerei in Nordenhamm; Elsflether und Braker Heringslogger; Hochsee-Fisch-Ever. — Erhaltung der Oldenburgischen Seemannschaft.

Auf Ochtum, Hunte und Weser ist selbstverständlich von jeher nach Bedarf von den Oldenburgern gefischt worden; das Einzige, was uns die Geschichte davon überliefert, sind unendliche Streitigkeiten mit den Bremern, die, selbst eifrig Fischfang betreibend, auch die oldenburgischen Zuflüsse der Weser sich nutzbar zu machen bestrebt waren. Von dem Heringsfang der Wangeroger und ihrer späteren gezwungenen Fischerei war bereits die Rede (S. 6). Ob Oldenburg sich im 18. Jahrhundert in erheblicher Weise an der arktischen Fischerei beteiligt hat, ist leider nicht zu erkennen; es müßte das jedenfalls vor 1793 gewesen sein;

Korrespondenzreederei gegründet. Diese ging 1883 an die 1882 gegründete Aktiengesellschaft über. Aktienkapital 1883: 450000 Mark, 1905: 2100000 Mark, Flotte 1884: 3 Dampfer, 1905: 20 Dampfer von 24545 br. R.-T.; 1 Dampfer in Bau. Der Verkehr, seit 1895 auf Marokko ausgedehnt, umfaßt mit sieben festen Linien Riga, Hamburg, Bremen, Oldenburg, London, Rotterdam, Antwerpen, Oporto, Lissabon, Gibraltar, die Küste von Marokko.

in diesem Jahre kehrte der Braker „Commandeur" Abdick Meenzen mit 4 Walen aus Grönland heim; die folgenden Braker Schiffslisten bis 1807 geben keine weitere Auskunft. Ebenfalls von Brake aus wurden 1823, 1824, 1832—1837 einzelne Fangreisen in das Nordmeer[1]) unternommen; 1841 bildete sich in Elsfleth eine Gesellschaft für Walfisch- und Robbenfang, 1842 die „Stedinger Compagnie" in Berne zu gleichem Zwecke. In den Jahren 1843—1846 stieg die Zahl der ausgesendeten Schiffe auf 9[2]), sank aber dann bis auf 1 in 1862, in welchem Jahre die Stedinger Compagnie sich auflöste, während die Elsflether Gesellschaft mit einem Schiff den Fang bis 1864 fortsetzte.

1843 wurde unter Führung des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins bei reger Beteiligung des Publikums aber mangelndem Entgegenkommen der Steuerbehörde ohne Resultat auf die Gründung einer Aktiengesellschaft für Südseefischerei hingearbeitet; von 1856—1859 betrieb diese ein, Reedern des Amts Westerstede und der Stadt Jever gemeinschaftlich gehöriges Schiff, 1861 trat die Oldenburger Aktien-Reederei „Visurgis" mit 4 Schiffen ein, 1861—1868 segelten 3 Schiffe unter Oldenburger Flagge für Bremer Rechnung ständig von Honolulu auf Fangreisen aus. Heringsfischerei wurde seit 1843 erst mit einem, dann mit 2 Schiffen[3]), von 1847—1864 wieder mit einem Schiff so betrieben, daß auf den Shetlandsinseln gefangene Fische gekauft, an Bord gesalzen und verpackt wurden.

30 Jahre währte es, bis man sich wieder darauf besann, daß die reiche Fischweide des deutschen Meeres dem deutschen Markt so gut wie dem englischen oder holländischen willkommene Zufuhr, und durch deren Ernte der heimischen Schiffahrt wohlverdienten Gewinn darbietet, wenn nur die geeigneten Mittel gewählt werden.

---

[1]) Vgl. zu dem Folgenden M. Lindemann, D. arktische Fischerei d. deutschen Seestädte 1620—1868, Mittlgn. aus Just. Perthes Geograph. Anstalt. Ergänzungsheft Nr. 26, 1869.

[2]) 1843 fuhren auf Grönland: von Brake: die Bark „Azaria", 223 R.-T., die Briggs „Friederike Auguste", 180 R.-T.; von Elsfleth: die Bark „Elsfleth", 300 R.-T., die Brigg „Alliance", 188 R.-T., die Brigg „Patriot"; von Stedingen: die Schonergaliote „Pauline", 120 R.-T. Bei Lindemann, a. a. O. S. 75 wird letzteres Schiff offenbar irrig als „Bark" bezeichnet.

[3]) 1846: eine Buyse von 90 R.-T., ein Kutter von 30 R.-T.

1895 entstand die „Oldenburgische Hochseefischerei-A.-Gesellschaft“ (Sitz in Oldenburg), und begann 1896 den Betrieb mit 4 Dampfern, bald aber sah sie sich genötigt, eben um des Marktes willen nach Geestemünde überzusiedeln. Rasch folgten ihr jedoch zwei neue Aktienunternehmungen: die „Elsflether Heringsfischereigesellschaft“ (gegründet 1896, Aktienkapital 600000 M.), und die 1896 gegründete „Deutsche Dampffischereigesellschaft „Nordsee“, welche 1897 nach Nordenhamm in den inzwischen von der oldenburgischen Regierung erbauten und ihr verpachteten dortigen neuen Fischereihafen übersiedelte. Letztere Gesellschaft verwendete 1904 39 Fischdampfer und 1 für den Eistransport dienendes Vollschiff, die Elsflether, der sich schließlich 1905 noch eine Braker Heringsfischerei-Gesellschaft zugestellt hat, 17 Heringslogger.

Wie die Hochseefischerei, so lag auch das einst blühende Fischereigewerbe am Oldenburger Weserufer darnieder. Die Folgen der für die Seeschiffahrt bis Bremen hinauf so segensreichen, ihren Hauptaufgaben nach 1894 vollendeten Weserkorrektion hatten es vollends entmutigt. Das Reich und wohlmeinende Private griffen hier seit 1895 hilfreich ein; binnen kurzer Frist war eine kleine Flottille seetüchtiger Fisch-Ever geschaffen, welche ihren zugleich durch eine neu begründete Versicherungskasse gegen Verluste gedeckten Besitzern es ermöglichte, hoffnungsfreudig der Küsten- und Hochseefischerei sich zu widmen.

Im Vergleich z. B. mit der weltmeerbeherrschenden Macht des benachbarten Bremer Loyd erscheinen diese Veranstaltungen so winzig. Aber ihr Nutzen, nicht blos für die Wohlfahrt bescheidener Kreise, sondern auch für das Seewesen ganz Deutschlands darf nicht gering veranschlagt werden. Das Segelschiff ist die wahre Schule des Seemanns. Wenn wirklich die große Segelschiffahrt der oldenburgischen Reederei ihrem Ende nahe ist; wenn die oldenburgischen Reeder tatsächlich, wie versichert wird, seit längerer Zeit mit dem Plane umgehen, ihre sämtlichen größeren Segelschiffe nach und nach zu verkaufen; wenn diesen Auflösungsprozeß, wie zu erwarten, das

Inslebentreten der neuen Midgard-Gesellschaft, welche die großen staatlichen Pier-Anlagen in Nordenhamm gepachtet hat, noch beschleunigen wird — dann werden es die Hochseefischer der Herings-Logger und Fisch-Ever von der Weser sein, welche, den bewährten seemännischen Sinn und die anerkannte seemännische Tüchtigkeit der oldenburgischen Küstenbevölkerung lebendig erhaltend, für die deutsche Kriegsmarine einen Stamm zuverlässiger, mit Wind und Wellen vertrauter Seemannschaft bilden helfen, den sonst die Segelschiffe der Handelsmarine bereit hielten.

XI. Die oldenburgischen Weserhäfen.

Veränderungen im Lauf der Unterweser. — Abnahme der Wassertiefe — Weserkorrektion 1887/94. — Tonnen und Baken; Lootsenwesen. — Mangel an Schutzhäfen; Sieltiefe. — Hafenbauprojekte 1613 ff. — Hafen bei Deichhausen. — Erste Anlagen in Brake 1787, Elsfleth 1802, Großensiel 1821. — Brake wird Freihafen. — Weiterer Ausbau von Brake 1847 ff. — Reichsmarinestation in Brake 1849. — Hafenbau zu Brake 1858 ff. — Nordenhamm. — Weserbefestigungen.

So günstig die maritime Lage des nördlichen Teils des Herzogtums Oldenburg nach allen Seiten auf der Karte sich darstellt, und so vollkommen die Einrichtungen des Landes dem zu entsprechen scheinen (wenn man z. B. aus den Tabellen der oldenburgischen Handelskammer über den Seeverkehr ersieht, daß im Hunte- und Weser-Revier 17, im Jade-Revier 13, im Ems-Revier 5 Hafenplätze vorhanden sind, die alle zusammen, einem Ringe gleich, die Marschen und die Ammerländer Geest fast vollkommen umschließen), so darf man doch nicht übersehen, daß das Land diese feste und gesicherte Gestalt eigentlich erst seit dem 18. Jahrhundert besitzt. Jahrhundertelang hat der Territorial-Bestand im Bereich von Flut und Ebbe geschwankt, sodaß, wo einst Heerden weideten, heut große Schiffe segeln, und umgekehrt. Ebenso launenhaft und trügerisch wie die See hat sich im Lauf der Geschichte der Weserstrom bewiesen. Und doch ist es sein Ufer, lange Zeit, bis in das 19. Jahrhundert hinein auch für Bremen fast ausschließlich das oldenburgische Ufer, an welchem sich der Übergang des Seeverkehrs in den Binnenlandsverkehr vollzog.

Darum ist es zur Abrundung des Bildes, welches wir von der oldenburgischen Seeschiffahrt seit dem Beginn ihrer Geschichte zu umreißen versucht haben, unumgänglich, die hauptsächlichen Veränderungen des Weserlaufs und seines Littorale innerhalb unseres Gebietes festzustellen, und zu ermitteln, was ihnen gegenüber von Menschenhand zur Sicherung und Hebung des Schiffsverkehrs geschehen ist. Wir werden dann erst ganz verstehen, wie die oldenburgische Reederei Jahrhunderte hindurch nicht erblühen konnte, und werden aufs Neue bewundern, wie Bremen aller physischen und politischen Widerstände Herr wurde.

Im Bereich des Herzogtums Oldenburg hat das Bett der Weser erhebliche Veränderungen erlitten. Wo sie jetzt zuerst die oldenburgische Grenze berührt, bei Altenesch, wandte sie sich in ältester Zeit nicht nördlich auf Vegesack zu, sondern verfolgte ihre bisherige nordwestliche Richtung, um erst durch die Anschwemmungen der Hunte bei Elsfleth nach Norden gewiesen zu werden. Aber schon vor der Mitte des 11. Jahrhunderts war aus diesem Haupt- ein Nebenarm geworden, eine „alte" Weser, die Aldena (jetzt Ollen). Die Hunte mündete damals in diese „alte" Weser, welche, nachmals bei Altenesch abgedämmt, bei dem Einfluß der Hunte durch Siele (die jetzige Ortschaft Dreisielen) geschlossen wurde, so daß nun die Hunte als Hauptfluß im einstigen Aldena-Bette weiter zur neuen Weser fließt.

Von Elsfleth ab griff die Weser weiter nach rechts aus als heute. Die Wasserzufuhr, welche dieser Teil ihres unteren Laufes von der linken, oldenburgischen Seite empfängt, muß ehemals eine beträchtliche gewesen sein. Der östliche Teil der Ammerländer Geest, der Süden und Osten der Geest der Friesischen Wede, das tief zwischen Ammerland und Wede einschneidende ostfriesische Hochmoor sandten ihre Abwässer durch die Line und Wapel[1]) der Weser oder den Aestuarien zu, welche dieselbe im Linebruch, im Hoben und in der Butjadinger Wisch bildete; ebenso der Südrand

---

[1]) Im Jahrb. f. d. Gesch. d. Herzogt. Oldenburg XIV., 1905, S. 166 ff. wird die von mir 1903 aufgestellte Vermutung, daß die Wapel in ältester Zeit bis zur Weser die Südgrenze Rüstringens gebildet habe, mit Gründen angefochten, die zunächst die sorgfältige Lektüre meiner Darstellung vermissen und kein Verständnis der historisch-geographischen Verhältnisse jener Zeit durchblicken lassen. Es erübrigt sich für mich, darauf einzugehen.

des von Randmooren umgebenen Geestrückens (Dangast, Arngast, Aldessen, die heutigen Oberahneschen Felder), welcher einst den Jadebusen durchquerte, durch die Atenser Heete und sonstige Tiefe. Vielleicht reichte der Druck dieser Wassermenge und ihrer Alluvionen hin, das Fahrwasser der Weser bei Elsfleth nach ihrem rechten, hannoverschen Ufer hinüberzudrängen[1]). Wo vor der Weserkorrektion die Rinnsale der „alten" und der „kleinen" Weser längs der Deiche von Neuenkirchen, Rade, Wurfleth sich hinzogen, kennen Karten aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts noch „die alte Weserfahrt", deren linkes, oldenburgisches Ufer durch einen Deich gebildet wurde, dessen „Fundament" zu derselben Zeit noch auf den (oldenburgischen) Sänden sichtbar war, welche jetzt mit dem rechten Weserufer verbunden uud zum Teil 1867 an Preußen abgetreten sind.

Weiter unterhalb aber wird die rechtsdrängende Tendenz des Stromes dadurch gekennzeichnet, daß in Osterstade und Land Würden eine Anzahl im 12. Jahrhundert genannter Dörfer ihm zum Raube fielen.

Die Sturmfluten, welche nach und nach den Jadebusen schufen, lenkten jene Geest- und Moorwässer in diesen ab; das linksseitige Littorale der Niederweser begann einerseits in stärkerem Maße aufzuschlicken, anderseits bot es dem Strome neue Angriffspunkte, der sich nun energisch nach links wandte und drei große Bogen in das oldenburgische Ufer einschnitt. Das erste zweifellose Zeugnis dafür bietet die 1384 zuerst genannte gewaltige „Brake" bei Horegan (Harrien), unterhalb des Linebruchs, deren charakteristische Verästelungen noch Ende des 17. Jahrhunderts sich bis

[1]) Wenn in den historisch-topographischen Beiträgen des Herrn Professor Dr. Rüthning zu P. Kollmanns Statist. Beschreibung d. Gemeinden d. Herzogt. Oldenburg, 1897, S. 382 behauptet wird, Neuenkirchen rechts der Weser habe mit Elsfleth links der Weser 1420 einen Synodalsprengel gebildet, so wäre das nur denkbar, falls die Weser nicht zwischen beiden Ortschaften, sondern östlich von Neuenkirchen damals ihren Lauf gehabt hätte. Dies ist topographisch unmöglich. Neuenkirchen rechts der Weser hat auch nie kirchenrechtlich zu Elsfleth gehört, sondern ist insbesondere zur fraglichen Zeit selbst Synodalsitz gewesen. Unter dem 1420 zu Elsfleth gehörigen Neuenkirchen ist zweifelsohne die Gemeinde im Moorriem zu verstehen, deren Kirche in Eckfleth steht, die anfänglich, bis Ende des 15. Jahrhunderts nach dem Ort Dalsper, dann bis heut nach Bardenfleth ihren Namen führt, und tatsächlich in Elsfleth eingepfarrt war.

Ovelgönne ins Binnenland hinein erstreckten. Aber auch bei Elsfleth muß damals schon vor geraumer Zeit der bedeutende Wesereinbruch stattgehabt haben, welcher eine Strecke des ältesten Elsflether Weserdeichs mit einem Teil seines Hinterlandes zur Insel machte, und die Elsflether Kirche auszudeichen zwang. Denn die Tatsache, daß der „Wige Ort", die äußerste Landspitze Stedingens zwischen Hunte und Weser, wie später (1522 z. B.), so schon 1345 unter diesem Namen vorhanden war, tut dar, daß zu dieser Zeit die „Westergate" der Weser bereits den ihr bis zur letzten Weserkorrektion verbliebenen Lauf, hart an Elsfleth längs vorbei, hatte, und über die Stelle hinwegflutete, wo im Beginn des 17. Jahrhunderts noch die Reste der gedachten Kirche bei Ebbe sichtbar wurden[1]). Erst um 1500, vorher und nachher, trat hier, wohl infolge neuer Stromveränderung, eine Ruhepause ein, so daß von 1483—1546 das Linebruch zwischen Elsfleth und Hammelwarden gegen die Weser geschlossen, und 1531 die Brake bei Harrien übergeschlagen werden konnte. Der alte Gefahrzustand erneuerte sich jedoch; 1692 glaubte Deichgräfe v. Münnich voraussagen zu können, daß in Kürze nicht bloß der erst etwa 150 Jahre liegende Braker Siel, sondern auch die alte Kirche zu Hammelwarden, wie mehr als 300 Jahre früher die zu Elsfleth, würde ausgedeicht werden müssen. Glücklicherweise hat er sich getäuscht.

Weniger sicher ist die Chronologie der übrigen linksseitigen Uferveränderungen der Weser. Die „alte Weser", welche, wie noch heut der Deichzug erkennen läßt, zwischen Sürwürden und Strohausen einst den zweiten kräftigen Bogeneinschnitt ins Land gemacht hatte, war 1613 beinahe zugeschlickt, der Strom war also wieder nach rechts gegangen; 1692 hätte der vorliegende, im Anwachs befindliche Sand eingedeicht werden können; als man endlich dazu schreiten wollte, hatte der Abbruch aufs neue begonnen; jetzt hat

---

[1]) An ihrer Stelle wurde bald nach ihrer Aufgabe natürlich eine neue Kirche gebaut. Diese wurde nicht „sehr wahrscheinlich" 1471 „zerstört", und ist nicht „wohl dieselbe, von der Hamelmann sagt: so nunmehr im Wasser liegt". Die Kirche war, wie ausdrücklich in der Urkunde von 1504 steht, die Herr Rüthning (a. a. O. S. 383) zitiert, aber kaum durchgelesen hat, in der veide (gegen Graf Gerd) vorkamen, und wurde von Graf Johann vor 1504 nicht „an einer anderen Stelle neugebaut", sondern restituiert, als das Land wedder in reste unde vrede gekommen.

die Weserkorrektion diesen ganzen Flußteil durch Leitdämme, welche die mitten im Strome liegende Strohauser Plate mit einbeziehen, völlig sequestriert. Die dritte Einbuchtung machte die „kleine" Weser zwischen Strohausen und Einswarden, wo bis 1613 das halbe Dorf Ellwürden mit 2/3 der Feldmark (ca. 422 ha) verloren ging. Hier jedoch gewährte abermalige Stromveränderung reichlichen Landgewinn. Die „kleine" Weser ist ganz verschwunden (der neue butjadinger Süßwasserkanal entspricht ungefähr ihrem Lauf); der Blexer Sand konnte 1539, der Atenser Sand (mit Nordenhamm) und weiterer Anwachs fast bis Hartwarden hinauf 1746 umdeicht werden.

Diese unaufhörlichen Verschiebungen des Flußlaufes mußten selbstverständlich von schädlichstem Einfluß auf das Fahrwasser sein, um so mehr, als die vorgenommenen Strombauten immer nur einseitig auf die Erhaltung oder Verbreiterung des Ufers abzielten, die Instandhaltung der Fahrrinne aber vernachlässigten. So wurde es den beladen die Weser hinaufsegelnden Schiffen immer schwerer, bis Bremen zu gelangen, zumal sie an Größe wuchsen — wenn von Emden berichtet wird, daß es 1536 zuerst begann de grote schepen to reden van 150 lasten dat erste, dana von 200, 250 etc.[1]) so mag das wohl auch für die übrigen Handelsstädte an der Nordsee gelten. Gelegentlich wird 1588 bemerkt, daß ein von Danzig kommendes, mit Korn beladenes Bremer Schiff nicht weiter als bis Harrier Brake konnte. Der 1619 angelegte Bremer Hafen zu Vegesack genügte seiner Tiefe nach ebenfalls bald nicht mehr, sodaß die Seeschiffe während des 17. Jahrhunderts bei Elsfleth ganz oder teilweise in Leichter löschen mußten. 1774 konnten sie nur noch bis Brake, bald darauf (Bericht von 1778: seit einigen Jahren) wegen einer mit dem linken Ufer landfest gewordenen Sandbank nicht weiter hinauf als bis in die „Schweyburg", das Fahrwasser zwischen dem oldenburger Ufer und der Strohauser Plate; 1817 mußten sie am unteren Ende dieser Durchfahrt, bei Strohausen selbst bleiben, bald

---

[1]) Nach den *Παραλιπομενα*, Chronikenauszüge von der Hand des Ubbo Emmius im Staatsarchiv zu Aurich. Sie sind verhochdeutscht und nicht ganz zuverlässig abgedruckt von H. Suur in G. W. Buerens Jahrbüchlein . . . f. Ostfriesland und Harlingerland auf das Jahr 1837, Emden 1836, S. 87 ff.

danach (Bericht von 1821: seit mehreren Jahren) gar schon bei dem Abbehauser Siel (jetzt Großensiel). Die Reichsflotte von 1849 ankerte, soweit sie nicht bei der Geeste blieb, wiederum weiter abwärts in „Grambergs Loch", der nach der Bedeichung von 1746 zurückgebliebenen flachen linksseitigen Weserausbuchtung am Blexer und Atenser Sand; im erweiterten Braker Außentief, wo die Korvetten 1849 und 1850 ihr Winterlager hatten[1]), saßen dieselben bei Ebbe auf dem Schlick. Auf die nachmals von Oldenburg ausgeführten Verbesserungen des Fahrwassers, welche in der großartigen, von Preußen, Oldenburg und Bremen gemeinsam ins Werk gesetzten, 1887 begonnenen, 1894 in ihren Hauptlinien vollendeten Weserkorrektion[2]) ihren Abschluß fanden, können wir hier nur hindeuten.

Wegen der so launenhaft wechselnden Fahrtiefe der Weser hat Bremen es sich schon seit dem 15. Jahrhundert angelegen sein lassen, dieselbe durch alljährlich neu gelegte Tonnen und ausgesteckte Baken zu kennzeichnen[3]). Als Oldenburg das dominium Visurgis für sich in Anspruch nahm, kam es unbegreiflicherweise auch hierüber zu Streitigkeiten. Bremer Baken wurden oft genug von übereifrigen oldenburger Offizianten umgehauen. Und wenn auch selbstverständlich dafür oldenburgische Zeichen neu gesetzt wurden, so verging, wie in einzelnen Fällen zu konstatieren, doch öfter längere Zeit bis zur Ausführung. Die einsegelnden Schiffe waren dann ihrem Schicksal überlassen; denn das Lootsenwesen war lange ungenügend organisiert. Weserlootsen gab es um 1700 noch nicht; 1709 suchte ein findiger Gastwirt in Brake das Privileg nach, dafür einen geeigneten Knecht anstellen und Gebühren erheben zu dürfen. Vor 1720 erwähnt die oldenburger Gesetzsammlung der Lootsen überhaupt nicht; es ist eines der letzten Verdienste der dänischen Regierung, 1763 die private Seelootsengesellschaft zu Tettens und Burhave, 1764 die der Weserlootsen zu Klipkanne

[1]) „Deutschlands jetziger großer Machtfaktor, unsere deutsche Flotte, hatte in den Jahren 1848 bis 1852 seine Hauptstation in Brake"; so wurde in Feststimmung am 1. Mai d. J. aus Brake geschrieben.

[2]) Vgl. „Bremen und seine Bauten". Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten- u. Ingenieur-Verein, Bremen 1900, S. 704—713.

[3]) Vgl. E. Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit. Bremen 1899 (Kap. IV: Tonnen und Baken).

unter staatliche Aufsicht gestellt zu haben. Ein häßliches Streiflicht fällt im Anfang des 19. Jahrhunderts auf dieses nur in absoluter Zuverlässigkeit seiner verantwortungsvollen Aufgabe gerecht werdende Institut durch die Klagen des damaligen Oberlootsen über vielfache Trunkfälligkeit seiner Untergebenen und die selbstverständlich erscheinende Rolle, welche der Stock im autoritativen Verkehr mit ihnen spielte.

Zu alle dem kam der mit dem Anwachsen der Schiffsgrößen sich immer fühlbarer machende Übelstand, daß auf der ganzen Unterweser kein regelrechter Ankerplatz vorhanden war, welcher bei Unwetter oder im Winter bei Eistreiben Schutz gewährt hätte, wenn es nicht einzelnen kleineren Schiffen etwa gelang, in das Außentief eines Siels einzulaufen. Solche Sieltiefe, die noch heut an unserer Küste vielfach zu kleinen Häfen ausgestaltet sind, müssen die securi portus an der Küste von Langwarden gewesen sein[1]), wohin 1307 die Butjadinger die westfälischen Kaufleute

[1]) Ihre Lage läßt sich nicht mehr feststellen. Denn abgesehen von der sagenverschwommenen Burg Mellum (Mellem-Sand 1410) und ihrem Gebiet (dessen stellenweise heut noch begrünte Reste damals in Inseln gleich den Oberahneschen Feldern des Jadebusens aufgelöst gewesen sein mögen) ist hier, bis der Deich endlich zu Anfang des 18. Jahrhunderts standhielt, nach und nach ein breiter ehemals eingedeicht gewesener Gürtel Landes verloren gegangen, dessen äußersten nördlichen Punkt an der Wesermündung der schon 1457 genannte Bollen- (Bullen-) Siel, jetzt eine Balge auf dem Hohenweg-Sande, bezeichnen mag. Von Blexen bis Langwarden lag und liegt noch eine Reihe von Ortschaften der Küste entlang, welche durch Ausdeichung verloren, resp. wiederholt zurückgelegt worden sind. Im 17. Jahrhundert wurde längs der ganzen Küste von Blexen bis Eckwarderhörne ein Landstreifen preisgegeben, dessen Breite im Durchschnitt wohl 1 km betrug. Nach den Angaben der Bewohner waren vom Kirchspiel Langwarden bis 1613 zwei Drittel = 70 □km, von Waddens die Hälfte = 9 □km untergegangen. Über „Die alte Mellum" vgl. neuerdings G. v. d. Osten in: JB. d. Ver. f. Naturk. an d. Unterweser f. 1903/4. Bremerhaven 1905, S. 50ff.; der Bericht van Ronzelens 1857, den der Verfasser seiner Wichtigkeit wegen, dort S. 52ff., „wieder auffrischt", ist von Fr. Poppe (Zwischen Ems und Weser, 1888, S. 468ff.) weitläufig benutzt, und von mir (Des David Fabricius Karte von Ostfriesland, 1896, S. 30) gebührend gewürdigt. Das Marschland zwischen Mellum und dem vom Bullensiel vielleicht angedeuteten nördlichen Deichzug Butjadingens mag auf Wurten besiedelt gewesen sein, wie sie Plinius schildert, wie die Halligen es noch heut sind, und wie sie im Butjadinger und Jeverland bis auf unsere Tage eine Erinnerung an den ureinstigen deichlosen Zustand des Landes bilden.

einluden; solches Tief eines jetzt eingegangenen Siels unterhalb Blexen nannte Graf Johann 1588 ruhmredig seinen dortigen haven; ihn, vornehmlich aber das Braker Sieltief versprach Graf Anton Günther 1613 „zu einem stattlichen portum oder Hafen zu merklicher Vorsetzung dero Schiffahrt und Commercien zu aptieren", ohne nach Empfang des Zollprivilegs weiter daran zu denken. Beide Projekte wurden 1630 von bremischer Seite nach dem Urteil schiffahrts- und ortskundiger Leute für chimärisch erklärt; statt dessen wies man auf die sichere und bequeme, damals in Bremer Gebiet belegene Mündung der Geeste, welche einen herrlichen portus für kleine und große Schiffe, auch von 100 Lasten, biete[1]); oder auf das Sandstedter Tief (wo tatsächlich gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts mehrfach zum Ärger Oldenburgs geankert wurde); oder schließlich auf den eigenen, 1619 angelegten „guten" Hafen zu Vegesack. Doch auch dessen Wasserverhältnisse genügten mit der Zeit, wie oben bemerkt, nicht mehr. Überwinterte dort auch zu Anfang des 18. Jahrhunderts das einzige damalige oldenburgische Vollschiff, so zogen doch die größeren bremer Schiffe schon um die Mitte des Jahrhunderts vor, den Winter über, obwohl sie in Vegesack Hafengeld bezahlen mußten, im Braker Sieltief (für welches, nachdem auch der Deichgräfe v. Münnich 1692 es dringend zur Einrichtung eines Hafens empfohlen hatte, in den Jahren 1709, 1737, 1740 verschiedene Projekte aufgestellt worden waren) zu bleiben; ein unternehmender Bremer Kaufmann hatte deswegen um diese Zeit dasselbe zu pachten beabsichtigt. Ein anderes 1747 nach der Eindeichung des Atenser Sandes entstandenes Projekt plante, den neuen Atenser Siel — das jetzige Nordenhamm — zum Hafen auszubauen mit 40 Düc d'Alben, Kaje, Krahn; die Kosten der Anlage waren auf 3800 ℛ, die der jährlichen Unterhaltung auf 225 ℛ veranschlagt; das war der dänisch-oldenburgischen Regierung zu teuer; es blieb beim Alten. Die kleinen Schiffe legten nahe ans Ufer, brachten ihre Anker nach dem Groden aus, oder machten an Häusern und Zäunen auf dem Deich fest; die großen ankerten frei im Strom.

[1]) 1740 wurde referiert, daß seit einigen Jahren spät im Jahre auf die Weser heimkehrende Schiffe bei Eisgang Zuflucht auf der Geeste suchten, von wo die Waaren ohne Schwierigkeit zu Land nach Bremen gebracht werden könnten.

Inzwischen war allerdings auf oldenburgischer Seite, bei Deichhausen in der Ochtum-Mündung, ein kleiner Hafen entstanden, nicht aus oldenburgischer Initiative, sondern zum Besten der Lüneburger Salzschiffe auf Kosten der Lüneburger Salzfaktorei, welche von dort ihre Frachten über Delmenhorst ins Münsterland sandte. Diese oberhalb Brake belegene, später in den Besitz der Stadt Delmenhorst übergegangene Anlage war aber nur für kleine Schiffe zugänglich und verschlickte bald. Die Stedinger Schiffe benutzten sie daher gar nicht, sondern legten nach Vegesack oder suchten, wenn sie das Hafengeld sparen wollten, „auf der Weser in den Winkeln ihr Lager" (1771).

Die Zustände wurden immer ärger: 1787 berichtete die Kammer, im Spätjahr würde die Weser vollständig von den Schiffen gemieden; die Helgoländer oder Elb-Lootsen nähmen sie in See in Empfang und brächten sie nach Cuxhaven. Zugleich meldete der Kammerrat und Deichgräfe Schmidt v. Hunrichs (1787, Mai 21), Bremen habe die Anlage eines Hafens bei Bremer-Lehe im Werke. Dieses Gerücht, obwohl auf Irrtum beruhend, wirkte wie ein Alarmschuß. Unter Anlehnung an ein älteres Gutachten von Schmidt v. Hunrichs berichtete die Kammer am 19. Juli 1787 an den Herzog, widerriet die Anlage eines eigentlichen Hafens (zu welchem das Braker Sieltief an sich wohl geeignet sei) da die Kosten desselben, als eines sehr schwierigen Werkes, sich nicht verzinsen würden, und erklärte es für das zweckmäßigste, durch Verlängerung einiger Schlengen in den Strom hinein Schutz vor dem Eisgang, durch Schlagung von 40 Düc d'Alben aber einen Liegeplatz für 20 große Schiffe zu schaffen. Dies letztere allein wurde auf herzoglichen Befehl vom 19. August 1787 ausgeführt; der Tag dieses Erlasses ist also **der Geburtstag des Hafens von Brake.** 1790 schloß sich daran der Bau eines herrschaftlichen Helgens für große Schiffe — wobei zur Erörterung kam, daß bisher Schiffszimmerplätze nur in einer Meile Abstand voneinander am Weserufer hatten angelegt werden dürfen — 1802 erhielt auch Elsfleth zehn Düc d'Alben, und 1821 wurden im Groden von Großensiel Landpfähle zum Festmachen derjenigen großen Schiffe gesetzt, welchen den Strom weiter hinauf zu segeln das versandete Fahrwasser nicht gestattete. Diese wenigen Anlagen primitivster Art, durch die Furcht vor Verkürzung der

Zollerträgnisse in letzter Stunde dem herrschenden Fiskalismus abgedrungen, waren das Einzige, was bis dahin der oldenburgische Staat der Seeschiffahrt zum Besten geleistet hatte, die seit bald 200 Jahren ihm in der Weise tributpflichtig war, daß sie über 1/7 zu seinen gesamten Einkünften beisteuerte. Man möchte wohl versuchen, demgegenüber sich auszumalen, welche Gestalt die Dinge erhalten haben würden, wenn es Bremen gelungen wäre, seinen im 15. Jahrhundert erworbenen, beide Ufer der Unterweser und deren Mündung beherrschenden Territorialbesitz zu behaupten, zumal wenn der erhoffte Siegespreis des Bündnisses gegen Graf Gerd 1471, das Kirchspiel Hammelwarden mit Brake, Linen und Elsfleth[1], hinzugekommen wäre! Und solch minimaler Apparat hafenbautechnischer Einrichtungen — die man selbstzufrieden noch im Jahre 1842 als „schöne Häfen" bezeichnete — lieferte Oldenburg den formellen Grund, im Jahre 1824, nachdem 1820 der Weserzoll endgültig gefallen, seine Konsuln im Ausland dahin wirken zu lassen, daß aus den Zertifikaten der für Bremen ladenden Seeschiffe der port of Bremen als Bestimmungsort wegfalle, und an dessen Stelle Brake als eigentlicher Weserhafen trete. „Verschwand der Name Bremen auf diese Weise aus den Schiffspapieren, so wurde es aus der Reihe der Seehandlung treibenden Staaten ausgemerzt und sank zu einem binnenländischen Stapelplatz herab" [1]). Bremen parierte den tötlichen Stoß durch die geniale Gründung Bremerhavens (1827—1830), wofür sich Oldenburg durch Erhebung Brakes zum Freihafen (Verordnung vom 28. Nov. 1834, mit Gültigkeit vom 1. Jan. 1835) schadlos zu halten suchte. Als aber im Frühjahr 1847 die auf der Weser erwartete Ankunft des ersten amerikanischen Dampfers, des „Washington", die oldenburger Handelskreise fieberhaft erregte,

[1]) W. v. Bippen, Die Gründung Bremerhavens, in: Johann Smidt, ein Gedenkb. z. Säkularfeier seines Geburtstages. Bremen 1873, S. 204. Im Bericht des Oldenb. Gewerbe- u. Handelsvereins vom 9. Oktober 1847 heißt es: „Zum ersten Male sind in diesem Sommer seewärts angekommene Frachten, nach der oberen Weser bestimmt, zu Brake in oberländische Schiffe verladen und ist zu Brake das Manifest für die Fahrt, Bremen vorbei, ausgestellt worden, hat also Oldenburg zum ersten Male sich die 1820 ausgesprochene Aufhebung des Bremer Stapelrechts zu Nutze gemacht. Freilich hat sich dabei auch gezeigt, wie der Vorteil direkter Verbindungen sich nicht ohne Aufwendung bedeutender Mittel erringen läßt."

indem man hoffte, Bremerhaven auszustechen und Brake zum diesseitigen Ausgangspunkt der neuen „Post- und Handelsstraße zwischen Deutschland und Amerika" zu machen, fehlte es dort an einem Anlegeplatz für Dampfboote; sogar die beiden regelmäßig verkehrenden englischen Viehtransportdampfer konnten nicht an das doch schon errichtete Bollwerk heran, sondern mußten, in Wurfweite abliegend, mit Hilfe von Leichtern befrachtet werden. Erst im Oktober dieses Jahres wird berichtet, daß außer einer zweckdienlichen Verlängerung der Kaje die Anlage einer „Vorbrücke" mit Krahn „in Vorbereitung" sei. 1849 setzte Oldenburg in scharfem Wettbewerb mit Hannover es durch, daß Brake zum Winterlager wenigstens eines Teils der deutschen Kriegsflotte bestimmt wurde; gern half es der Finanzklemme des Reichs durch vorschußweise Herstellung notwendiger Hafenbauten: Verbreiterung des Außentiefs und Erbauung eines Trockendocks, des ersten für große Schiffe an der deutschen Küste, ließ sich aber vorsichtigerweise zur Deckung seiner Auslagen die Dampffregatte „Erzherzog Johann" welche sofort ins Dock legen mußte [1]), verpfänden. Man sah, wie der damalige oldenburgische Flottenkommissar, Regierungsrat Th. Erdmann, in seinen Erinnerungen [2]) nicht verhehlt, in den neuen Anlagen ein für Oldenburg auf alle Fälle rentables Unternehmen, selbst wenn die Kriegsmarine sie nur für einige Jahre benutzen sollte. Für den vermehrten Absatz der Erzeugnisse der Bodenkultur und der Viehzucht, für die Entwicklung des Gewerbefleißes, für die Verwertung der Arbeitskräfte würden durch die Etablierung der Marinestation, durch den Winteraufenthalt der Flottenmannschaften, durch die Wiederausrüstung der Schiffe ganz beträchtliche Summen gewonnen werden. Die Erweiterung des Braker Hafens sei schon lange gewünscht; das Trockendock werde den Ort voraussichtlich zum Hauptschiffsbauplatz an der Unterweser emporheben; die Sache sei so vielfach mit der Förderung des Handels, der Schiffahrt, des Schiffbaues und des Verkehrs des oldenburgischen Landes verflochten, daß sie selbst eines Opfers wert sei! Nach der Auflösung der deutschen Flotte kaufte Oldenburg die gesamten Marineanlagen in Brake für

[1]) Dem Dock fehlten noch die Schleusentore; es wurde daher, nachdem das Schiff hineingebracht, durch einen Erddamm geschlossen.

[2]) Nach dem Mscr. im Oldenb. Haus- u. Zentralarchiv von Marineoberpfarrer Goebel herausgegeben in „Marine-Rundschau", Jahrg. 1898.

11384 ℳ 28 Sgr. einschließlich des Docks. Der bisherige „nahrhafte Flecken" wurde durch die Gemeindeordnung vom 1. Juli 1855 Stadtgemeinde (vom 1. Mai 1856 ab)[1]) und erhielt durch Gesetz vom 18. November 1859 kirchliche Selbständigkeit; bis dahin war der Ort in Hammelwarden eingepfarrt; dort fand darum Brommy, der Reichsadmiral, 1860 die letzte Ruhestätte im Familiengrabe seiner aus Brake stammenden Gattin, umhüllt von der alten Reichskriegsflagge, die begeisterte Braker Jungfrauen 1849 für sein Flaggschiff gestickt und ihm 1852 persönlich anvertraut hatten, damit sie nicht mit dem Schiff in das „Sondereigentum irgend eines deutschen Sonderstaates" (Preußen) übergehe; dort, nicht in Brake, wo das einzige Erinnerungszeichen an seine Flotte, das jetzt Thyensche Trockendock, erhalten ist, hat man ihm 1897 ein Denkmal gesetzt.

Die Verlegung des Braker Siels 1856 schuf die erste Bedingung zur Erbauung eines geschlossenen Hafens, welcher 1858 begonnen, 1861 vollendet wurde, zu spät, als daß der Auswandererverkehr in seiner Blüte davon noch hätte Vorteil ziehen können Auch gewann Bremerhaven sofort wieder einen gewaltigen Vorsprung durch die gleich darauf (1862) erfolgte Eröffnung der Eisenbahnverbindung mit Bremen.

Wie endlich, nachdem die Einigung Deutschlands den neidischen Handelspartikularismus der Weseruferstaaten höheren gemeinsamen Gesichtspunkten untergeordnet, Brake durch die Eisenbahn (1873) und die Weserkorrektion, durch zweckmäßige, sorgfältig vervollkommnete Bauten — Piers längs der Stromtiefe, welche auch den größten, jetzt auf der wiedergewonnenen Weser verkehrenden Schiffen sicheres Anlegen und bequemes Löschen gestatten — wirklich in die Reihe der Seehäfen getreten ist: auf diesen freundlichen und aussichtsreichen Abschluß jahrhundertelanger Misere können wir nur mit Be-

---

[1]) 1816: 1921 Einwohner, 1895: 4515, 1905: 5162, nur 1614 mehr als Nordenhamm. Am 1. Mai d. J. hat Brake sein 50jähriges Stadtjubiläum gefeiert. Eine im Auftrage der Stadt von Lehrer Witthsolt in Brake verfaßte Festschrift, „ein umfangreiches Büchlein, das eine prächtige Schilderung Brakes von einst und jetzt gibt", ist mir noch nicht zu Gesicht gekommen. Eine Oldenburger Zeitung versicherte bei dieser Gelegenheit mit mehr Schwung als Sachkenntnis: „Jahrhunderte lang bildete der Braker Freihafen den eigentlichen Seehafen der Bremer Seeschiffe".

friedigung hinweisen, ohne in die Einzelheiten seiner Entwicklung einzutreten. Denn noch müssen wir eines zweiten oldenburgischen Hafens an der Weser gedenken, dessen Entstehungsgeschichte, wenn wir von Bremerhaven und von Wilhelmshaven mit seinen Vororten absehen, wo andere mächtigere Faktoren eingreifen, im neuen Deutschland wohl nicht ihresgleichen hat, Nordenhamm[1]).

Unter diesem Namen entstand auf dem schon mehrfach erwähnten, 1746 eingedeichten Atenser Sand ein „adelich-freies" Gut, welches 1855 zwei Häuser (das eine davon ist jetzt Hotel „Friesischer Hof") mit 15 Bewohnern umfaßte. Die maritimen Vorzüge des Platzes wurden, wie es scheint, von dem 1856 begründeten Bremer Loyd „entdeckt". Derselbe ließ von einem dort erbauten hölzernen Anleger am 18. Oktober 1857 den ersten Dampfer mit einem Viehtransport nach England abgehen, und hat diese Fahrten fortgesetzt, bis die Viehausfuhr Ende der achtziger Jahre ihr Ende nahm.

Noch 1864 wurde von einem oldenburgischen Kenner der Verhältnisse Nordenhamm „eine Stelle ohne Vergangenheit und von ungewisser Zukunft" genannt, „ein kahler Außengroden mit schwierigem Zugang auf mangelhaften Kleiwegen", der an Bedeutung für das Hinterland weit von dem schon 1853 mit einer Chaussee bedachten Großensiel übertroffen werde. Indessen wurde 1875 die Linke-Weserufer-Eisenbahn bis dorthin vorgeschoben, der Petroleumgroßhandel siedelte sich an, und eine englische Gesellschaft sollte dem Ort 1889 vollends zur Blüte verhelfen. Statt ihrer fand der Loyd von 1890 bis zur Fertigstellung der neuen Hafenbauten in Bremerhaven 1899 für seine großen Schnelldampfer hier an einem im Strom errichteten, mit dem Ufer durch Brücken verbundenen Längspier vorzüglichen Anlegeplatz. 1897 erfolgte die Niederlassung der Dampffischerei „Nordsee", dann der Norddeutschen Seekabelwerke; zur Stunde werden große Hoffnungen auf die mit außergewöhnlichen Mitteln gegründete Bremer Seeverkehrsgesellschaft „Midgard" gesetzt, welche die gesamten Pieranlagen gepachtet hat. Der Ort Nordenhamm aber, welcher zurzeit zwei Bauernschaften

---

[1]) Die offizielle englisierende Schreibung Nordenham ist willkürlich und gesucht, namentlich so lange daneben die alte, richtige Form Esenshamm, Stollhamm, beibehalten wird.

der Gemeinde Atens bildet, zählt heut 3548 Einwohner. Insbesondere in den letzten fünf Jahren hat er mit Atens zusammen um 49 %, für sich allein um 69,67 % an Einwohnerzahl zugenommen; ebenso hat das benachbarte Blexen 20 % gewonnen, während von den neun übrigen Landgemeinden des Bezirks sechs bis zu 11 % verloren haben. Es übt also dieser erst im Entstehen begriffene Hafenplatz bereits dieselbe Anziehungskraft auf die ländlichen Bewohner seiner Umgebung aus wie die großen Marineetablissements von Wilhelmshaven, dessen oldenburgische drei Vorortgemeinden Bant, Neuende, Heppens nebst dem benachbarten Sande so ungemein gewachsen sind (s. oben S. 36 Anm.), während von den übrigen zwanzig ländlichen Gemeinden Jeverlands dreizehn bis zu 13,87 % verloren haben.

Graf Anton von Oldenburg erbaute 1559 bei Fedderwarden eine Schanze, insbesondere aber, nicht weit vom heutigen Waddenser Deich auf einem längst von der See verschlungenen hohen Warf tor Bulten das erste Weserfort, dessen drei Geschütze die trotzigen Bremer am Eingang ihres Stromes zum Streichen vor der oldenburgischen Flagge zwingen sollten. Auf dem andern Weserufer an der Geestemündung gründete König Karl XI. von Schweden 1674 die Karlsburg, an deren Einnahme 1676 im Bunde mit holländischen Kriegsschiffen die junge brandenburgische Marine teilnahm, bescheidene Lorbeeren bei dieser ihrer ersten kriegerischen Unternehmung erntend. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts erhoben sich hüben und drüben französische Schanzen. Die im Blexer Groden erwarb nach der Niederschlagung der vorzeitigen tumultuarischen Erhebung des Vorfrühlings 1813 traurige Berühmtheit als Schauplatz erbarmungsloser blutiger Militärjustiz des Eroberers. Ein Denkstein mit einer von Hermann Allmers gedichteten Inschrift erinnert daran. Während der dänischen Blokade 1848 und 1849 wurde diese Blexer Schanze wiederhergestellt und armiert, wozu das Reichsministerium einige Marinegeschützrohre ohne Lafetten leihweise hergab; sie und auf dem gegenüberliegenden Ufer die „Reichsbatterie“ nebst den hannoverschen Werken traten nicht in Aktion; außerhalb ihrer Schußweite fingen die dänischen Kreuzer die

deutschen Handelsschiffe weg. Als 1866 der Krieg ausbrach, trotzten 41 schwere Geschütze vom hannoverschen Fort Wilhelm an der Geestemündung nach der unbeschützten Küste des zu Preußen stehenden Oldenburg hinüber, doch das damals einzige Panzerschiff der preußischen Marine, der kleine „Arminius", nahm sie ohne Schwertstreich.

Heut wird die Wesereinfahrt geschützt durch die Feuerschlünde stahlgepanzerter Forts auf den Sänden beider Ufer; aber nicht die Hoheitszeichen der beiden Uferstaaten, Preußens und Oldenburgs, sehen wir über ihnen wehen, sondern

die eine deutsche Flagge!

Nachwort.

Für vorstehende Studie ist bis zu den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts das nur in diese Zeit herabreichende, sehr verstreute Material des Grh. Haus- und Zentralarchivs in Oldenburg benutzt worden, bei dessen Ermittlung mich Herr Archivkanzlist Carstens in dankenswertester Weise unterstützt hat. Für die spätere Zeit standen die S. 40 genannten statistischen Publikationen zur Verfügung, daneben aber auch sehr wertvolle schriftliche Mitteilungen sachkundiger Männer unseres Landes, der Herren Wasserschout J. Hendorff-Brake, Ziegeleibesitzer A. Lauw-Bockhorn, der, selber früher Seemann, in den Jahren 1852/54 die Braker Bark Rastede, 300 Last, geführt, und mit ihr in fünf Reisen Auswanderer nach Newyork befördert hat, Kaufmann H. G. Müller-Oldenburg, welcher mir schätzbares Material aus dem Archiv des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins zur Verfügung stellte, Ad. Schiff-Elsfleth, Geheimer Kommerzienrat Aug. Schultze-Oldenburg. Ihnen, sowie dem Handelsverein zu Brake für liebenswürdige und fördersame Unterstützung auch öffentlich meinen Dank zu sagen, ist mir angenehme Pflicht.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Piererische Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.



Blatt III. 1907.

Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.

Von

G. Frhr. von der Ropp.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1907.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	87½	=
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85	=
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80	=
=	=	=	51—100	=	=	=	=	75	=
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70	=
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65	=

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt III. 1907.

Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.

Von

G. Frhr. von der Ropp.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1907.

Seit der Begründung unseres Vereins erfreut sich die hansische Geschichte einer stetig wachsenden Teilnahme weiterer Kreise, und in zunehmendem Maße sind ältere und jüngere Kräfte beschäftigt, ihre verschiedenen Gebiete aufzuhellen. Naturgemäß standen und stehen dabei zunächst die äußere und innere politische Geschichte der Hanse und ihrer einzelnen Angehörigen im Vordergrunde, dann kamen, entsprechend dem Fortschreiten in der Erschließung der Quellen, Verfassung und Recht, Handel und Gewerbe usw. an die Reihe. Hier mag es nun gestattet sein, eine Seite in dem Leben unserer Vorfahren ins Auge zu fassen, welche unscheinbarer und Dank der im ganzen mißlichen Beschaffenheit des Materials schwerer faßbar, unser Interesse gleichfalls beanspruchen darf. Denn wollen wir ein tunlichst vollständiges Bild von der althansischen Zeit gewinnen, so müssen wir auch des alltäglichen Tun und Treibens der Einzelmenschen gedenken, und dazu wollen die folgenden Blätter einen Beitrag liefern. Sie beschränken sich auf den Lebenswandel des Kaufmanns und erheben nicht entfernt den Anspruch auf eine Erschöpfung selbst nur dieses Themas; wohl aber beabsichtigen sie, Hinweise zu geben, in welcher Richtung neben bereits Veröffentlichtem Archive, Bibliotheken und auch Museen auf noch ungehobene oder unbearbeitete Schätze hin zu durchforschen sind.

Ein Übelstand kann freilich nicht verhehlt werden, und namentlich Gustav Freytag hat ihn in seinen Bildern aus der deutschen Vergangenheit wiederholt betont. Dem wirklichen Leben und Wesen des mittelalterlichen Menschen ist recht schwer nahezukommen. Es mutet uns anfangs fremdartig an, ja stößt uns vielfach ab. Doch ist es im Grunde weniger die einzelne Erscheinung, welche uns so seltsam berührt, als das ganze Denken und Empfinden und die Art und Weise zu leben. Der einzelne Mensch ist unfreier, gebundener, der Gesamtheit, sei es seines Landes, sei es seiner Mitbürger in der Stadt weit mehr untergeordnet als heute.

Ordnung und Zucht halten das Ganze weit straffer zusammen, während in Sitte und Gebrauch, in Glauben und Recht das Individuum seine Eigenart und seine Gaben in weit geringerem Maße selbständig zu betätigen imstande war. Die Gemeinschaft regelt den größten Teil seines Tuns. Wie bereits die alten Götter und Helden in der Walhalla gesellig lebten und gemeinsam untergehen, so erscheint auch jede größere politische Kraftentwicklung in unserer hansischen Periode in der Form eines Bündnisses oder einer Genossenschaft. Dabei sind es im wesentlichen stets gleichberechtigte Elemente, die sich zusammenschließen, Fürsten, Ritter, Städte, und jede solche Verbindung strebt danach, sich nach außen hin abzuschließen, nach innen durch eine Organisation zu kräftigen. Je kleiner der Kreis, desto straffer die Zucht. Die Stadtgemeinde überwacht jedes, auch das rein private Tun ihrer Angehörigen, und begleitet diese mit ihren Verordnungen von der Geburt bis zum Begräbnis, ebenso die Zunft Arbeit und Leben ihrer Genossen. Alles wird festgestellt und vorgeschrieben.

Auch der Kaufmann unterliegt ähnlichem Zwange. Auch er ist daheim wie als Gast in der Fremde den örtlichen Vorschriften über Kauf und Verkauf unterworfen; er führt auf den auswärtigen Kontoren, zumal in Nowgorod und Bergen, aber auch in London, ein fast mönchisches Dasein in enger Tischgesellschaft mit seinen Genossen; er untersteht bei Meerfahrten der Gerichtsbarkeit des gemeinsamen Admirals, und dergleichen mehr. Indes der Handel, der große wie der kleine, fordert zu allen Zeiten und so auch im Mittelalter eine gewisse Selbständigkeit und Freiheit der Bewegung, und er läßt deshalb das Leben des einzelnen Kaufmanns, ungeachtet aller Schranken, nicht so ausschließlich in der Gemeinschaft zum Ausdruck gelangen wie das bei dem zünftigen Handwerker der Fall ist. Und dieser Überschuß an selbständigen Zügen setzt den Kaufmann in den Stand, sowohl die Führung des Regiments in seiner Heimatsstadt zu übernehmen, als auch die innere Unfreiheit des mittelalterlichen Menschen mit am ehesten zu überwinden.

Von einem hansischen Kaufmann können wir vor dem 12./13. Jahrhundert nicht gut reden. Erst in dieser Zeit wuchs er gewaltig in die Höhe, ähnlich wie sein oberdeutscher Genosse.

Dieser gedieh im Gefolge der Kreuzzüge, welche den Handel der westeuropäischen Mittelmeergestade so außerordentlich belebten, jener durch die Kolonisation der ostelbischen Lande. Die Wege beider Gruppen gingen auf lange hin in recht bezeichnender Weise auseinander. Der oberdeutsche Handel gravitierte nach dem Süden und Südwesten, und namentlich Italien wurde die hohe Schule auch für den einzelnen Kaufmann. Aber die fraglos höhere Bildung und Kultur und die größere Selbstherrlichkeit der italienischen Kommunen gestattete dem nordalpinen Gaste keine volle Bewegungsfreiheit, keinen festen Zusammenschluß. Der oberdeutsche Kaufmann überragte demzufolge den norddeutschen vielleicht an Bildung und geselligem Schliff, aber ihm mangelte dafür der Wagemut und das Herrentum des letzteren, welche Seeluft, Selbständigkeit und Zusammenhalten erzeugten.

Die Germanisierung der großen Gebiete im Osten, weit über die heutigen Grenzen des deutschen Reiches hinaus ist ohne Frage die größte Tat des deutschen Volkes im Mittelalter. Sie vollzog sich ohne Zutun von Kaiser und Reich, und um beides haben sich die späteren Hanseaten genau so wenig bekümmert wie Kaiser und Reich um die Hanse. Auch das bedingte einen Gegensatz zwischen dem oberdeutschen und niederdeutschen Kaufmann. Je mehr das Reichsleben sich nach den Staufern auf Südwestdeutschland und die Rheinlande beschränkte, um so stärker wurden die oberdeutschen Gemeinwesen an ihm beteiligt und von ihm in Anspruch genommen. Die norddeutschen standen diesen Dingen fremd gegenüber; ihr Interesse wies sie auf Ost- und Nordsee hin, die politischen Ereignisse in den nordischen Landen berührten sie weit näher. Denn der hansische Kaufmann half nicht nur dem deutschen Ritter und Bauer Ostelbien zu germanisieren, er drang noch weit darüber hinaus in die Nachbarlande vor, und neben den zahlreichen städtischen Neugründungen auf kolonialem Boden entstanden Handelsniederlassungen mancherlei Art in Polen und Rußland, in Skandinavien und England, in den Niederlanden. Bereits im 13. Jahrhundert fixierten sich die hauptsächlichsten Richtungen dieses rasch aufblühenden Verkehrs, und mit den jungen und jüngsten Schwestern wetteiferten selbst entlegene Binnenstädte, zumal in Westfalen, bei dem Ausbau der deutschen Handelsvorherrschaft auf den nordischen Meeren.

Die Ausgestaltung dieses Handels im einzelnen zu verfolgen, ist hier nicht der Ort, wohl aber ist darauf hinzuweisen, daß der Umfang des hansischen Ein- und Ausfuhrhandels im 14. und 15. Jahrhundert, relativ gemessen, kaum geringere Ziffern aufweist als der deutsche Handel zu Beginn des 20. Jahrhunderts; ferner daß speziell die Ostsee damals wie heute die mit am meisten befahrene Wasserstraße war; endlich daß die Massenartikel des täglichen allgemeinsten Bedarfs zu allen Zeiten die Hauptgrundlage eines wirklich gewinnbringenden Verkehrs gebildet haben. Halten wir dies vor Augen, so werden wir die Ein- und Rückwirkungen des hansischen Handels auf den gesellschaftlichen Organismus jener Tage richtiger bemessen, als es noch in jüngster Zeit mehrfach geschehen ist[1].

Der Träger dieses Handels war der Kaufmann, aber erst mit der Zunahme des Verkehrs erwuchs auch der Kaufmannsstand zu einem fester faßbaren Gebilde. Die Grenzen blieben freilich immer flüssige nach oben wie nach unten, denn der Stand beruhte auf dem Beruf, nicht auf der Geburt. In der älteren Zeit wird es wohl nur wenigen Unfreien gelungen sein, in die Anfänge der Kaufmannschaft hineinzukommen. Der Kaufmann wird in der Fremde überall als freigeborener Mann behandelt, und persönliche Freiheit war eigentlich Vorbedingung für sein unbehelligtes Wandern. In unseren meist jüngeren Städten dagegen drang der Rechtssatz „Stadtluft macht frei" — er findet sich zu allererst in Schwerin 1160 — wenn auch hier und da abgeschwächt, frühzeitig durch, und wie im geistlichen Stande so konnte auch im bürgerlichen Leben der Unfreie in geachtete, ja hoch angesehene Lebensstellungen aufrücken. Genau wie in unseren Tagen hat auch im Mittelalter manches Handlungshaus sich aus kleinsten Anfängen in die Höhe gearbeitet und sind stolze Geschlechter wieder an den Bettelstab gelangt.

Andererseits stand der Handwerker dem Kaufmann zwar von Anfang an weder sozial noch politisch vollkommen gleich, aber der Unterschied war geraume Zeit keineswegs so groß, wie er gegen

[1] Vgl. die treffliche Abhandlung von Keutgen, Hansische Handelsgesellschaften vornehmlich des 14. Jahrhunderts, in der Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 4 (1906).

Ausgang unserer Periode sich herausgebildet hat. Auch der Handwerker war ein freier Mann und hielt nicht weniger als der Kaufmann auf seine und seines Standes Ehre. Auch er pflegte ebensowenig daheim stille zu sitzen wie jener, und bereits bevor die Gebote des Wanderns für die Gesellen aufkamen, begegnen wir Meistern, Gesellen und Lehrlingen nicht nur auf hansischen Kontoren und den Vitten auf Schonen, sondern auch auf Märkten und Messen recht entfernter Lande. Viel trugen dazu ohne Frage die zeitweise geradezu in Mode stehenden Pilgerfahrten bei, die im Bürgerstande eine ähnliche Rolle spielten wie die zur Kurzweil ausartenden Kreuzfahrten der Ritter nach Preußen. Indessen wenn wir auch vernehmen, daß die Kürschner von Göttingen z. B. einen aus ihrer Mitte auf die großen Hauptmärkte zu entsenden pflegten, damit er den gemeinsamen Bedarf an Alaun, Weinstein, Rotleder u. dgl. m. einkaufe, so schied sich doch der Handwerker in einem Punkte scharf von dem Berufskaufmann: er verkaufte nur und durfte nur verkaufen, was er mit seiner Hände Arbeit erzeugt hatte. So weit mithin der Begriff „Kaufmann" auch gefaßt werden muß, für uns kommt hier nur der Typus des Kaufmanns in Betracht, der nur kaufte, was er verkaufen wollte.

Und ebenso sehen wir hier von dem Krämer ab, so nahe er sich mit dem Kaufmann vielfach berühren mochte. Geiler von Kaisersberg schildert freilich die Laufbahn eines Handelsmannes mit den Worten: „Zuo dem ersten so treyt er in seinem krom in eynem wenlyn (Wagen) hin und her, strell (Kämme) und spiegel. Wann er etwas überkumpt, so wil er darnach ein gedemly (Laden) haben und wurt darnach ein kaufman, und haltet huosz und hört nit uff, er sey denn in einer gesellschaft; noch hört er nit uff als für und für, er wil ein galeen auf dem mer haben." Aber der elsässische Sittenprediger schießt hier gleich vielen seiner Standesgenossen über das Ziel hinaus, und umgekehrt haben wir in Jakob Lubbe aus Danzig ein Beispiel, daß ein tüchtiger Kaufmann ein ehrsamer Krämer wurde. In hansischer Zeit schied man jedenfalls meist scharf zwischen beiden. Die Krämer waren vielerorten zünftig organisiert, und sie durften vor allem stets nur bestimmte Waren und auch diese nur in bestimmten Mengen verkaufen. Eine Gleichförmigkeit herrschte in diesen Ordnungen keineswegs, und die

Abgrenzung der Befugnisse der Krämer war oft eine recht willkürliche; immerhin, die Schranken zwischen Kaufhandel und Kramhandel waren meist fest gezogen, und die soziale Stellung von Kaufmann und Krämer in der Regel eine so verschiedene, daß wir den Krämer hier außer Acht lassen dürfen.

Versuchen wir es hiernach, uns den durchschnittlichen Lebenslauf eines Kaufmanns in althansischer Zeit zu vergegenwärtigen.

Beginnen wir, wie sich's gebührt, mit seinem Eintritt in die Welt, so verliefen Geburt, Taufe und erste Kinderjahre kaum anders als bei sonstigen Sterblichen. Solch reich ausgestattete Wochenstuben freilich, wie sie uns die Griffel von Israel van Meckenem oder Albrecht Dürer (im Marienleben) vorführen, dürften nur wenigen beschieden gewesen sein: die Freude über den Ankömmling war bei Hoch und Nieder in der Regel sicherlich die gleiche. Und an ihr nahmen nicht nur die Hausgenossen teil. Verwandten, Nachbarn, Freunden wurde die Nachricht durch die, häufig mit einem Blumensträußchen geschmückte, Magd des Hauses überbracht; Freundinnen und neugierige Nachbarinnen stellten sich alsbald ein — bei Maria in der Dürerschen Darstellung nicht weniger als elf an der Zahl — und stärkten sich mit reichlicher Speise und Trank zum Wohle von Wöchnerin und Kind. Die städtischen Obrigkeiten bekämpften diese Unsitte aber vergeblich; wer vermag etwas gegen die Frauen, zumal bei solcher Gelegenheit! An manchen Orten bekundete sogar die Gemeinde ihre Teilnahme und lieferte der Kindbetterin ein reichliches Quantum Holz, damit das Kindlein ordentlich gebadet werden könne, doch vermag ich aus hansischen Gegenden leider kein Beispiel dafür beizubringen.

Der Vater scheint der Geburt zumeist nicht beigewohnt zu haben. Er fehlt fast auf allen Kindbettszenen des 15. und 16. Jahrhunderts. Wir vernehmen wohl, daß er die Mägde, die ihm die Nachricht von dem Erscheinen des Sprößlings überbringen, reichlich beschenkt, daß er der trefflichen „bademoder“ gern mehr als die vorgeschriebene Gebühr verabreicht, aber nur vom Wallis erzählt uns Thomas Platter, daß dort „die Männer bei den Weibern in ihren Kindesnöten zugegen sein müßten, damit sie dann hernach desto mehr Geduld mit den Weibern hegen“.

Die Taufe erfolgte der Forderung der Kirche entsprechend möglichst bald nach der Geburt. Nikolaus Gentzkow, der Bürgermeister von Stralsund [1], ließ seine Tochter am dritten Tage taufen, während von seinen Enkeln der eine am ersten, der andere am zweiten zur Kirche getragen ward. Nur selten wurde die Taufe mit dem ersten Kirchgang der Mutter verbunden, der gewöhnlich nach sechs Wochen stattfand. In dem einen wie in dem anderen Falle wurde dabei ein erheblicher Aufwand getrieben, nicht nur beim Gange zur Kirche, sondern mehr noch beim Mahle nach der Heimkehr, so daß wohl in allen Städten zahlreiche Verordnungen gegen die Schmausereien und das Übermaß der Patengeschenke erlassen worden sind. Geholfen haben sie wenig, denn so willkommene Gelegenheiten zum Feiern und Prunken ließ man sich ungern entgehen. Selbst wohlbestallte ehrsame Mitglieder des Rates zahlten lieber die Bußen, welche auf Übertretung der Zahl der Gäste und der Gerichte gesetzt waren. Als Frau Bürgermeister Gentzkow 1561 ihren Kirchgang hielt, hatte sie „beide dorntzen vol vruwen ane wat in den kemnaden sath“. Und „upn avend hadde ik ok beide dorntzen und slapkamern vul mans und vruwen; mit den sat ik sulven bet um 2 in die nacht“: also weit über die Polizeistunde hinaus. Über die Unkosten tröstete sich der Gatte, denn „mi worden van guden luden wol 15 oder 16 stoveken win und claret geschenkt“. Kein Wunder, wenn bei solchen Taufschenken oder Kindbetthöfen die erhitzten Köpfe mitunter in Hader und Zwist gerieten, so daß manche Städte diese Gelage nur bei Tage gestatteten oder überhaupt verboten. Erreicht wurde damit kaum etwas, denn man umging nun die Verbote dadurch, daß man die Mahle und Schenken in eine spätere Zeit nach der Taufe oder dem Kirchgang verlegte.

Von dem Verlauf der ersten Kinderjahre vernehmen wir aus hansischen Quellen nur herzlich wenig. Darin stimmen indessen alle Nachrichten überein: die Kindersterblichkeit war eine ganz unverhältnismäßig hohe, ebenso freilich auch der Kinderreichtum der Ehen ein durchschnittlich größerer als heutzutage. Der Reichtum findet seine Erklärung in dem Umstande, daß die Ehen vielfach

---

[1] Sein Tagebuch ist herausgegeben von Zober im 3. Bande der Stralsunder Chroniken.

schon in recht frühem Lebensalter geschlossen wurden und Wiederverheiratungen von Witwen und Witwern die Regel waren. Die Sterblichkeit werden wir hauptsächlich dem damaligen Stande der ärztlichen Kunst zuzuschreiben haben. Mit ihrer Unmenge von Medizinen und Hausmitteln aller Art behandelte sie nicht nur das neugeborene Kind in der Wiege, sondern unterstützte auch sein Zahnen, Gehen- und Sprechenlernen mit Dingen, die wie der Gebrauch von Wolfs- und Pferdezähnen und ähnlichen Amuletten selbst jetzt noch nicht ausgestorben sind. Auch mangelt es nicht an Beispielen, wo der Kampf ums Dasein Vater und Mutter zwang, die Kleinen zu vernachlässigen. Doch wird die große Mehrzahl sich der sorgfältigen Pflege der Eltern erfreut und das Geschick von Hermann Weinsberg in Köln geteilt haben[1]. Als er drei Jahre alt, erhielt er von der Großmutter den ersten Anzug, ein blaues Röckchen und rotes Hütchen mit hohen runden Aufschlägen, und gefiel darin der Mutter ganz ungemein. „Fillicht," fügt er schalkhaft hinzu, „do ich miner mutter irste kind war, dochte sei, ich weire seir schoin; dan ein jeder dunket sin ulgin[2] ein deufgin[3] sin." Und wenn uns Hermann weiter erzählt, daß er „puer puerilia tractavi", den Eltern aus dem Hause entlaufen sei, um sich mit Gespielen auf der Straße zu vergnügen: so sind das Züge, die sich allerwärts wiederholt haben werden. Auch Bartholomäus Sastrow berichtet, daß er in seinen kindlichen Jahren zu Greifswald „fast wilt" gewesen, aber seine Mutter „auch Barthelmewese dagegen gegeben, was er wol verdient hette[4]."

Die für Vornehme und Geringe gleich sorgenlose Kinderzeit ging vorbei, und mit dem Eintritt in die Schule begann das Alter, an dessen Erlebnisse so manche unserer Gewährsmänner sich nachmals mit mehr oder minder gemischten Gefühlen erinnerten. Denn eine, meist mehrere Schulen hat jeder spätere Kaufmann durchlaufen. Der Franziskanerbruder Berthold von

---

[1] Seine Denkwürdigkeiten sind von Höhlbaum und Lau in 4 Bänden herausgegeben worden (Publikationen d. Gesellsch. f. rhein. Geschichtskunde XVI).

[2] Kleine Eule.

[3] Täubchen.

[4] Sastrows Autobiographie hat Mohnike 1823 in 3 Bänden herausgegeben.

Regensburg durfte im 13. Jahrhundert seinen Zuhörern noch zurufen: „ir leien kunnet nit lesen als wir pfaffen; im 14. und 15. Jahrhundert änderte sich dieses in den Städten ganz gewaltig. In jedem größeren Stadtarchive finden wir neben den Erzeugnissen der Kanzlei eigenhändige Briefe oder Einträge nicht nur von Ratmannen und städtischen Beamten, sondern auch Rechnungen einfacher Handwerker, ja auch von Landleuten, und in dem Gildebuch der göttinger Kaufmannsgilde haben die Gildemeister von 1380 ab jedes neuaufgenommene Mitglied selbst eingetragen. Die Schriftzüge solcher Akten sind ungelenk und unbeholfen, die Feder gehorcht sichtlich nur widerstrebend der Führung der Hand, dennoch zeugen diese oft unscheinbaren Aufzeichnungen von der Erlernung der schwierigen Schreibkunst durch die Verfasser trotz des Mangels jedes Schulzwanges. Und sind die Ergebnisse unserer Volksschulen bei Leuten, deren späterer Beruf sie selten zur Feder greifen läßt, viel bessere?

Das Schulwesen jener Tage war nicht einheitlich geregelt, vielmehr machte sich auch bei ihm die mittelalterliche Gewohnheit geltend, die öffentlichen Verhältnisse nicht nach einem bestimmten, konsequent durchgeführten Prinzip zu regeln, sondern nach örtlichen und sonstigen, mitunter recht verschiedenen Bedürfnissen und Rücksichten. Auch war die Schule ursprünglich nicht Sache des Staates oder der Stadt, sondern der Kirche, und hieraus entsprangen nicht selten ärgerliche Zwiste zwischen Kirche und Stadt. Das mit dem Wachstum der Stadt und der raschen Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens sich stetig steigernde Unterrichtsbedürfnis rief schon im 13. Jahrhundert neben den Stifts-, Kloster- und Pfarrschulen neue Anstalten ins Leben, welche gewöhnlich Stadt- oder Ratsschulen genannt werden, weil sie meist im Anschluß an solche Pfarrkirchen gegründet wurden, über welche dem Rat das Patronat oder ein Aufsichtsrecht zustand. Als Patron oder auf Grund von Leistungen für die Schulen beanspruchte und erlangte der Rat einen Einfluß auf diese. Er nahm die Schulmeister, in der Regel auf ein Jahr, in den Dienst, erließ Schulordnungen, soweit von solchen damals überhaupt die Rede war und ähnliches mehr, kurz, trat schließlich häufig in jeder Hinsicht als Schulherr auf. Kam es darüber zu Zwisten mit der Geistlichkeit, wie in Lübeck, Hamburg, Braunschweig,

Reval z. B., so handelt es sich im Grunde fast immer um die Einnahmen aus dem Schulgeld. Der alte Scholastikus ließ sich ungern den Gewinn entgehen, aber auch die Stadt honorierte bis gegen Ausgang des Mittelalters den Schulmeister nicht nur nicht, sondern bedang sich von ihm vielmehr noch einen Anteil am Schulgelde aus. So in Göttingen, doch kam die Einnahme dem Schulgebäude zugute. Im Wesen der Schulen wurde dadurch nichts geändert, nur wurde der Unterricht in den städtischen hier und da auf die Elementarfächer beschränkt, und sollten die Schüler, sobald sie „ad majorem cantum habiles inventi fuerint et puerilia postposuerint“, den Stiftsschulen überwiesen werden [1].

Neben diesen öffentlichen Schulen gab es indessen in unserer Periode an recht vielen Orten private Schreibschulen sowie eigene Rechenmeister, bei welchen namentlich junge Kaufmannssöhne die schwierige Kunst der Arithmetik und Geometrie sich aneignen konnten, und schließlich mangelte es auch auf dem Lande keineswegs an Dorfschulen. Jakob Lubbe wuchs in Lichtenau bei Marienburg auf und besuchte bis zum zehnten Lebensjahre die Schule seines Heimatsdorfes. Dann erst nahm ihn sein Vater zum Dominikusmarkt nach Danzig mit und brachte ihn bei einem Verwandten unter, damit „er da follends zur schulen ging“ [2]. Kurz, an Gelegenheiten, Schulkenntnisse zu erwerben, fehlte es wahrlich nicht, und schon die Notwendigkeit zwang den späteren Handwerker wie Kaufmann dazu, sie sich in geringerem oder größerem Umfang anzueignen.

Gestaltung und Stoffe des Unterrichts wiesen dabei im Mittelalter keine sonderlichen Fortschritte auf, und erst seit dem 16. Jahrhundert führte die einseitige Wertschätzung der klassischen Bildung einen Wandel, aber auch eine Trennung unter den Bürgern herbei. Denn der Humanismus wirkte zwar umgestaltend auf den Unterricht an den Universitäten und auf deren Verhältnis zu den Lateinschulen ein, und bereitete infolgedessen auch dem Unwesen der fahrenden Schüler ein Ende, aber er schob damit auch

---

[1] So in Hamburg nach dem Vergleich von 1289, gedr. bei Meyer, Gesch. d. Hamb. Schulwesens, S. 196.

[2] Lubbes Familienchronik hat Hirsch in Script. rer. Prussicarum 4 herausgegeben.

dem im Mittelalter überaus häufigen Hin- und Herwandern der jungen Leute vom Gewerbe zum gelehrten Stande und umgekehrt einen Riegel vor, und er schädigte damit beide Stände.

Bis dahin, d. h. bis zur Invasion des Humanismus, wurde der Unterrichtsbetrieb auf unseren Schulen von der Kirche bestimmt und umfaßte, abgesehen von Lesen, Schreiben, Rechnen, nur noch Latein und Kirchengesang. Sein Endzweck war eben nicht auf Wissenschaft und Bildung an und für sich selber gerichtet, sondern auf das rein Religiöse und Kirchliche und auf die Bedürfnisse des praktischen Lebens. Die braunschweiger Schulordnung von 1478 faßt die Pflichten des Schulmeisters dahin zusammen, daß er den Schüler lehren soll „gude sede unde de frigen kunste na wontliker wise, unde sunderliken dat se latin spreken unde oren sangk leren". Der Gesangunterricht beschränkte sich jedoch auf das Einüben dessen, was in der Kirche gesungen wurde, und wohl überall mußten die Schüler beim Gottesdienste mitwirken; das Lateinlernen wiederum hatte weniger den Zweck, den Verstand, d. h. das formale Denken zu üben, als den Schüler zu befähigen, dem Gottesdienste zu folgen und Latein zu sprechen und zur Not auch zu schreiben. Die antiken Klassiker mit ihrem Geist und Gemüt erfrischenden Inhalt traten vollständig zurück, die Grammatik mußte dafür Ersatz leisten, aber die Absicht, die Kenntnis der allgemeinen Geschäftssprache zu vermitteln, wurde erreicht[1]. Das Eindringen der Volkssprachen in die Kanzleien erpreßte freilich bereits im 13. Jahrhundert dem Florentiner Boncompagni die auch für die Hanseaten zutreffende Klage, daß die Kaufleute in ihren Briefen jeden Schmuck der Rede verschmähen und sich ihres heimischen Idioms oder eines verderbten Latein bedienen[2]; im internationalen Geschäftsverkehr konnte der Gewerbsmann darum der Kirchensprache doch nicht entbehren.

---

[1] Paulsen, Gesch. d. gel. Unterrichts, S. 25, führt ein Exercitium puerorum grammaticale aus dem 15. Jahrhundert an, an dessen Schluß sich die für uns nicht uninteressante Reklame befindet: wer dieses Buches sich bedient, es sei Mann oder Weib, Kleriker oder Kaufmann, kann es ohne Lehrer und ohne viel Mühe zur Vollkommenheit in der Grammatik bringen.

[2] Mercatores in suis epistolis verborum ornatum non requirunt, quia fere omnes et singuli per idiomata propria seu vulgaria vel per

Die A-B-C-Schützen wanderten in der Regel im sechsten Lebensjahre zum ersten Male in die Schule, so Weinsberg und Sastrow, der Stralsunder Wessel im siebenten[1]. Weinsberg vertauschte nun „die kleidergin und pelz bis uff die fois hinab" mit „broichhosen und wambis" und mußte lernen „still sitzen und swigen". Übereinstimmend berichten alle drei, daß sie Lesen und Schreiben gelernt und in der Grammatik unterrichtet worden seien, so daß „he von der latinschen sprake etwas vorstan konde", wie es von Wessel, der nur eine Schule besuchte, bemerkt wird. Vom Gesang ist bei ihm nicht die Rede, während Weinsberg bescheiden erzählt „hab auch cantum choralem geleirt, mehe ex usu dan ex arte", Sastrow dagegen mit sichtlichem Stolze berichtet: moste in die palmarum, nachdem ich die vorgehenden jare erstlich das kleine, darnach das grosse Hic est, und nach demselben das Quantus singen. Das war den knaben eine grosse ehre und iren eltern nicht die geringste freude, dan man gebrauchte darzu aus den schulen die wackersten knaben, die sich nicht entsetzten fur der grossen menge der kleresei, auch weltlicher personen, und mit heller stimme sonderlich das Quantus herausser heben konnten".

Die Zucht war überall eine strenge, und die Strafen spielten eine große Rolle. Vergessen war der schöne Spruch Walthers von der Vogelweide:

Nieman kan beherten
kindes zuht mit gerten:
den man z'eren bringen mac,
dem ist ein wort als ein slac.

Im Gegenteil, Stock und Rute gehörten zu den unentbehrlichsten Hilfsmitteln des Unterrichts, so daß selbst das aus dem Jahre 1356 erhaltene Siegel der Schule zu Höxter einen Schulmeister darstellt, der mit faltenreichem Talar und einer runden Mütze bekleidet, in der erhobenen Rechte die Rute über einem vor ihm knienden Knaben schwingt. Auch auf den zahlreichen bildlichen Darstellungen von Schulszenen aus dem Mittelalter fehlt die

---

corruptum latinum ad invicem sibi scribunt et rescribunt, intimando sua negotia et cunctos rerum eventus. Rockinger, Briefsteller, I, 173.

[1] Das Leben Wessels von Dröge hat Mohnike als Anhang im 3. Bande der Sastrowschen Autobiographie abdrucken lassen.

Rute als Standessymbol nur selten in der Hand des Lehrers, mindestens liegt sie handrecht neben ihm. Die humorvolle Schilderung der Strafmethode des wohlverdienten Schulmeisters Michel Wichmann zu Limmer aus dem 17. Jahrhundert trifft auch für die frühere Zeit zu. In der ihm gewidmeten viel zitierten Leichenpredigt lautet es[1]: „Use seeliger schaulmester empfund ook seyn deil, man weet wol wat dat heet: jugend hat keine tugend. Aberst he was'r braaf achter an, wenn sie maudwillig wören oder öre leckschonen nich leered hadden. He ging aber nich met se um as een böddel oder tyrann, de se schinnen un fillen wull oder se alle över eenen kamm schoor. Naedem eener sündigede, naedem ward he straft. Eerst kreeg he oorfygen, herna handsmette oder knypkens, dann kreg he eenen leddernen aars vull, dan toog he ööme ganz stramm in de höögde, dat dat hinnerkasteel ganz prall word, mit dem stokk vor de böxen. Nu wen he et gar to grov maakt hadde, endlich eenen rechten met der raude vor den blooten steert, nach der ermahnung des weisen königs Salomon: Wer sein kind lieb hat, der hält es unter der ruthen. De rauden hadde he vörher int water leggt, dat se beter dörtrokken; un de strafe is ook am besten, da behold de jungens heile knoken by. — Mannikmal mosten se sek ook wol met de blooten knee up kirschensteene setten, und dat hulp by etlikken meer as släge; na der regel Pauli: prüfet alles und das gute behaltet. He heilt averst nich alleen groote tucht by synen lämmern, sünnern he weide se ook so, dat se wat leereden."

Unleugbar artete die Härte mitunter in Barbarei aus, aber die dafür gern und immer wieder angeführten Beispiele aus dem Leben von Johann Butzbach, Thomas Platter usw. — auch Luther ist an einem Vormittage fünfzehnmal mit der Rute gestrichen worden — dürfen nicht allzu sehr verallgemeinert werden. Weinsberg erzählt von seinem ersten Lehrer: „Disser scholmeister hilt die schuler seir strack und er hat mich auch oft geslagen, nit umb miner doichden willen". Aber, so fügt er hinzu,

[1] Hier (verkürzt) nach Boesch, Kinderleben, S. 102 f.

„ich hab dissen meister seir leif gehat, umb willen das er mich gestraift hat, und bin im folgens duck troistlich und fruntlich gewest". Ähnlich wird es vielen ergangen sein, und den Frohsinn ließ sich die Schuljugend durch die Schulzucht jedenfalls nicht verkümmern. Auch wenn wir von den recht mannigfaltigen Schulfesten absehen, von denen wir hören, — ich erwähne nur, daß der Rat in Reval 1390 die Gelage abschaffte, welche die Schüler zweimal jährlich im Sommer und im Herbste im Freien abhielten, — können wir den Amtseiden der Lehrer und mehr noch den mittelalterlichen Beichtbüchern[1] und bildlichen Darstellungen des Schullebens entnehmen, daß die damaligen Schüler vielleicht derber und roher, aber um nichts weniger vergnügt gewesen sind wie die heutigen. Und auch der Charakter der Unarten hat sich kaum gewandelt: Schwatzen beim Gottesdienst und in der Schule, Raufereien mit Mitschülern, Werfen mit Schnee und Steinen, Vögel fangen, Äpfel und Birnen naschen und dergleichen Ungezogenheiten mehr, sie kehren allerorten wieder[2].

Nach Beendigung der Schule — Abgangsprüfungen kannte man noch nicht —, begann der Ernst des Lebens an den angehenden Kaufmann heranzutreten. Er kam gemeiniglich nun in die Lehre, sei es daheim, sei es auswärts.

Der schon oben erwähnte Jakob Lubbe hatte das Glück, mit 16 Jahren bei einem „großen Handelsmanne" Sanau in Danzig eintreten zu können, der ihn treulich zu allem Guten unterwies und trefflich hielt. Er wurde demzufolge in kurzer Zeit sehr geschickt und zur Kaufmannschaft so tüchtig, daß Sanau ihn „in seinem Handel zum Mitgesellen" annahm. Das Haus „ging meist mit westwärtsen Waren um" und Lubbe „pflegte" deshalb nach Antwerpen zu reisen. Das Geschäft gedieh und mit ihm Lubbe.

---

[1] Das hierfür vielleicht ergiebigste hat kürzlich Battenberg, „Beichtbüchlein des Mag. Joh. Lupi". Gießen 1907, zum ersten Male vollständig wieder abgedruckt. Lupus = Wolf war Pfarrer in Frankfurt a. M. 1453—1468; sein Beichtbüchlein erschien zuerst 1478 im Druck. — Weinsberg mußte bereits im 7. Jahre zur Beichte gehen und tat es anfangs sehr ungern, obgleich die Bußen nicht schwer waren, „dan es waren nit mehe dan etlich paternoster und gebetter"!

[2] Wolf läßt einen Schüler u. a. auch beichten, daß er „falsche cleyder zo fastnacht getragen, als were ich eyn meydgen, so ich eyn knabe bin".

Sein Nachfahre Martin Gruneweg[1], der Lubbes Papiere ein Jahrhundert später durchsah, stellt ihm das Zeugnis aus, daß seine Handschrift „nach jehnen zeitten“ gut und er ein ehrbarer frommer Kaufmann gewesen, der da wußte sein Brot zu erwerben und seinen Handel „unverworren zu füren, dan er seine register genug ordentlichen hielt“[2]. Eine schwere Krankheit bewog Lubbe, als er sich der Mitte der Dreißig näherte, zu dem Gelübde, zu Fuße und fastend nach Köln und Aachen pilgern zu wollen, und erweckte obendrein in ihm den Entschluß, Mönch zu werden. Darob erzürnte sich Sanau, bei dem er immer noch wohnte; verstand es aber in trefflicher Weise, die Ausführung des Entschlusses zu verhindern. Er lud einige Dominikanerpriester zu Gaste, welche Lubbe vorstellten, daß er der Kirche weit mehr nützen könne, wenn er heirate; brächte er dem Orden auch noch so viel mit, so müßte er doch als „Dienstbruder“ arbeiten, denn zum Priesteramt sei er zu ungelehrt und zu bejahrt. Im Ehestande dagegen könnte er den Orden weit besser unterstützen mit Beten, Fasten und Almosengeben, und sie würden ihm eine Ordnung aufsetzen, nach der er sein Leben einrichten könne. Der eine von den Priestern trug ihm auch sogleich eine Verwandte an, eine Krämerin, welche Sanau und anderen Freunden sehr gefiel, denn sie war reich an Leib und Seele. Lubbe fand den Rat zu Anfang recht widerwärtig, ließ sich aber überzeugen und willigte schließlich ein. Die für ihn Erkorene, Barbara mit Vornamen, stammte von Vater und Mutter aus alten Kramergeschlechtern, welche „von Anfang der Stadt an ihren Sitz in der Kramergassen gehabt, ihr Brot mit Krämerei sich erworben und auch immer in dieser Gasse sich verheiratet hatten. Daraus kam, daß sie unter

---

[1] Gruneweg war 1562 in Danzig geboren, trat bereits mit 13 Jahren in den Dienst eines in Warschau lebenden nürnberger Kaufmanns, dann 1581 in den eines armenischen in Lemberg ein. Er mußte für seine Herren zahlreiche Handelsreisen in Polen und Rußland bis nach Moskau und Kiew ausführen, dann auch in der Türkei bis nach Konstantinopel. 1586 erkrankte er in Adrianopel, wurde katholisch und wechselte seinen Stand. Nachdem er Danzig noch einmal besucht, wurde er Dominikaner in Lemberg und stellte hier die Familienchronik zusammen.

[2] Lubbe gebrauchte nach Gruneweg „die pomerellische sprache, dan er war seines vattern hochdeiczen sprache gar abgewonet“.

sich schlugen[1] drei Häuser in derselben Gasse". Diese Barbara war über zehn Jahre lang von Dominikanerinnen erzogen worden, hatte „Bücher lesen, Nähen und was sonst den Weibern zum Nutzen gedeiht" gelernt, war bereits zweimal verwitwet und besaß eine kleine Tochter aus der zweiten Ehe. Auch sie war ursprünglich willens gewesen, geistlich zu werden, und sträubte sich gegen die neue Heirat. Doch ließ auch sie sich schließlich überreden durch den Hinweis auf den Umfang ihres eigenen Geschäfts, auf das Alter von Lubbe sowie darauf, daß „sich ihr beider Handel an Kaufmannswaren übereintrug". Die Hochzeit richtete Sanau freudig aus, und das derart mit sanftem Zwange vereinte Paar hatte seine Fügsamkeit nicht zu bereuen. Die 25jährige kinderlose Ehe verlief nach Lubbes eigenen Aufzeichnungen friedlich und glücklich. Jetzt, nach der Verlobung, erwarb Lubbe das danziger Bürgerrecht, und nach der von ihm dafür erlegten Schatzung bezifferte sich sein Vermögen in dieser Zeit auf 4680 Mark, d. h. etwa rund 25 000 Reichsmark[2]. Soviel hatte er mithin in den 20 Jahren, die er in dem Sanauschen Hause tätig gewesen, sich erworben! Nach der Hochzeit entsagte er dem Kaufmannsstande, trat in die Brüderschaft der Kramer ein und erlangte offenbar bei seinen neuen Genossen alsbald Ansehen und Achtung. Er wurde wiederholt zum Ältermann erwählt und führte bis an seinen Tod 1490 ein ruhiges behagliches Dasein.

Die Aufzeichnungen aus diesem letzten Abschnitt seines Lebens haben für die Ortsgeschichte von Danzig einen recht beträchtlichen Wert. Hier ist daraus noch zu erwähnen, daß Lubbe mit seinem ehemaligen Lehrherrn in freundschaftlichsten Beziehungen verblieb und dessen Angehörigen die Liebestaten zu vergelten bestrebt war, die er selbst im Sanauschen Hause erfahren. Ein Peter Sanau machte seine Lehrzeit in London durch und Lubbe erkundigte sich bei seinem Herrn, „wie er sich anlegte, ob er auch ein guter Kaufmann zu werden verspräche". Wenn das der Fall, wolle er Peter mit Gut ausstatten, d. h. ihm die Mittel zu einem selbständigen Betriebe geben. Peter wurde jedoch drei Jahre

---

[1] Erwarben.

[2] Abgesehen von der Kaufkraft! Das väterliche Bauerngut hatte die Schwester geerbt.

später Mönch. Da äußerte Lubbe im Gegensatz zum alten Sanau nur schüchtern einige Bedenken gegen das Mönchstum, nicht etwa gegen das Geistlichwerden. Er stellte dem jungen Manne vielmehr 40 bis 50 rheinische Gulden zur Verfügung, damit er studiere, „und wenn er wiederkäme, sollte er mein geistlicher Sohn sein“. Peter schlug das Anerbieten aus, und Lubbe gab ihm nun willig seinen Segen zum Eintritt in das Kloster Oliva. Auch ein Andreas Sanau wurde bald darauf Mönch, wie überhaupt die nahen Beziehungen der Bettelorden zum Bürgertum vielleicht in keiner Chronik eines Weltlichen so stark zutage treten als in der von Lubbe.

Sein Lebenslauf kann zwar nicht als ein für einen Kaufmann typischer bezeichnet werden, dennoch bleibt er um nichts weniger lehrreich. Der Dorfjunge gedeiht in der Stadt zum begüterten Kaufmann, um als behäbiger Krämer sein Leben zu beschließen. Dieser Zug vom Lande in die Stadt führte bis über das Mittelalter hinaus den Kommunen immer neues frisches Blut zu, und zahlreiche Bauernburschen, auch ärmere als Lubbe und ohne Schulbildung, sind ihm gefolgt. Dem Sohn ehrlicher Eltern standen Handwerk und Kaufmannschaft gleichmäßig offen, und gelangte er zu Besitz, so fand er auch wohl den Weg zum Ratsstuhl[1]. Dieses

[1] Der Vater des lübeckischen Bürgermeisters Heinrich Brockes z. B. war in einem Dorfe bei Plön als Bauernsohn geboren, wanderte nach dem Tode der Eltern nach Lübeck und ging anfangs bei einem Kannengießer in die Lehre. „Er hat aber zu keinem Handwerke Lust gehabt, sondern sich zu einem Kaufmann vermietet, bis daß er zu seinen Jahren gekommen und seinen Eigenhandel geführet auf Dänemark, Preußen und Lievland.“ — Lehrreich sind auch die Erwägungen, welche Weinsberg (II, 182) anstellte, als es sich um die Berufswahl für seine verwaisten kleinen Neffen handelte. Er schlägt für den einen den Eintritt in das Kannengießeramt vor, weil man nach überstandener Lehrzeit bei einem Kaufmann noch den Handel erlernen und dann Kaufmann in Blei und Zinn werden könne: „ist kein sorglicher gefarlicher handel; die motten doin keinen schaden und die war verrint nit uff die erde wie die wein“. Dagegen warnt er vor der Faßbinderei, „dabei wirt man in den jongen tagen mit dem drinken verdorben“, will aber damit von der „winkaufmannschaft“, die er selbst betrieb, nicht abraten. Den kränklichen jüngsten Neffen „mogt man zur scholen halten und geistlich machen, ob er wolt, sunst auch zum schriber oder schreibmeister — dan die schribkunst ist auch nit zu verachten“.

Aufsteigen immer neuer Familien wurde indessen kräftig unterstützt durch den genossenschaftlichen Sinn des Mittelalters, und diesem entsprach auch die antikapitalistische Tendenz der städtischen Wirtschaftspolitik. Dem Knechte gewährte der Herr gern einen Anteil am Geschäft, und gleich Sanau erleichterten viele ihren Gehilfen das Fortkommen. Der damalige Handelsbetrieb hat gewiß das Seine dazu beigetragen, und die Herren haben ihren eigenen Nutzen nicht aus den Augen verloren: tüchtige junge Leute sahen sich jedenfalls in der Regel über kurz oder lang in der Lage, auch auf eigene Rechnung und zu eigenem Nutzen Handel zu treiben[1].

So leicht und verhältnismäßig bequem wie Lubbe wurde es freilich nicht jedem. Franz Wessel mußte bereits im 12. Jahre nach Falsterbo segeln und den Herbst über auf der Stralsunder Vitte tüchtig schaffen. Und auch in den nächsten Jahren mußte er, ungeachtet vieler Krankheiten, wiederholt größere Fahrten unternehmen, die sich von Livland im Osten bis nach Holland im Westen erstreckten. Ja seine letzte größere Reise führte ihn auf einem Pilgerschiff unter mancherlei Fährlichkeiten bis nach Santiago de Compostella in Gallicien, wobei „wohl fünfzig Häfen in Norwegen, Schottland, Flandern, England und Frankreich“ angelaufen wurden. Die Zahl der Häfen wird übertrieben sein, doch wurde auf solchen Pilgerfahrten auch das Geschäft keineswegs vernachlässigt. In Compostella erlebte Wessel die Krönung des Königs Philipp, des Vaters von Kaiser Karl V., aber die Reise, die er von Schonen aus, anscheinend ohne Vorwissen der Eltern angetreten, hatte so lange Zeit beansprucht, daß jedermann in Stralsund glaubte, er sei auf See geblieben oder sonstwie verdorben. Im Jahre darauf starb sein Vater; Franz wurde selbständig, aber die Wanderlust war in dem nunmehr Dreiundzwanzigjährigen noch so mächtig, daß er zunächst nach Sternberg, Einsiedeln, Aachen, Trier, Düren, Maastricht und „andere orte lief, an denen afflates market was“, bevor er sich zur Ruhe setzte und heiratete. Er war in der Tat ein weitgereister Kaufmann, aber die Erfahrungen, die der Jüngling in der Fremde gesammelt, kamen dem späteren Ratmann

[1] Das begann schon in frühen Jahren. Lubbe hebt es als außergewöhnlich hervor, daß einem Jungen, der als Schiffsjunge (puttiger) nach Flandern fuhr, vom Schiffer verboten wurde, eigenes Gut mitzunehmen.

und Bürgermeister zugute; er wurde von seiner Heimatstadt über zwanzigmal als Gesandter verschickt.

Wessel war der einzige Sohn eines wohlhabenden Vaters, und wir erfahren nicht, daß er auch in fremden Häusern gedient. Dieses war jedoch die Regel, und da hatten die Lehrlinge es nicht immer zum besten. Wir finden sie im gesamten Bereich des hansischen Handels. Der Vater von Sastrow wird von seinen greifswalder Vormündern nach Antwerpen und Amsterdam gesandt, „von kaufmannschaft etwas zu fassen“; Heinrich von dem Wele in Riga schickt einen Neffen nach Brügge, andere wandern nach London, Bergen, Nowgorod, die meisten wohl in hansische Städte zu befreundeten Häusern. Unsere niederdeutschen Quellen fließen für diese Periode des kaufmännischen Lebens bisher verhältnismäßig unergiebiger als die oberdeutschen. Wir können nur feststellen, daß die Lehrzeit recht verschieden bemessen war und zwischen zwei und zehn Jahren schwankte, d. h. sich nach Alter, Bildungsstand und Lebensstellung der Lehrlinge richtete. Förmliche Lehrlingsordnungen sind uns erst aus jüngerer Zeit überliefert, doch wird manche von den Bestimmungen sicherlich auch früher schon gegolten haben. Speziell in Lübeck rügte es der Rezeß zwischen Rat und Bürgerschaft vom Jahre 1605, daß die gute Sitte abgekommen sei, wonach die Jungen, die sich dem Travenhandel, d. h. dem Großhandel im Gegensatz zum kaufmännischen Kleingewerbe der Krämer, widmen wollten, fünf oder sechs Jahre bei einem Kaufmann dienen mußten, bevor sie nach anderen Orten verschickt würden. Der Rezeß verfügte deshalb, daß die Lehrjungen vor Eintritt in den Dienst durch ihren Lehrherrn bei dem Aeltesten der Schonenfahrer angemeldet und in des „Kaufmannes Buch“ eingetragen werden müßten. In Ausführung und Ergänzung des Rezesses erließen hierauf 1607 der Rat und im wesentlichen übereinstimmend die Schonenfahrer 1609 ausführliche Vorschriften über die Lehrlingshaltung, welche „nach dieser zeit gelegenheit verbessert“ waren, mithin mindestens zum Teil schon zum Inhalt älterer Kaufmannsordnungen gehört haben.

Hiernach waren seit etlichen Jahren grobe Mißstände dadurch eingerissen, daß die Jungen ihre bestimmten Lehrjahre nicht ausgehalten, sondern von einem Herrn zum andern gelaufen und „wiewol sie nichts bestendiges gelernet, jedoch sich endlich ihren eigenen handel zu treiben unterstanden, desfals zu-

sammen gerottet, marschopey (Handelsgesellschaft) gemachet und sowol an der Traven als anderswo mit kaufen und verkaufen andern bürgern gleich sein wollen". Um nun solch unordentliches Wesen abzuschaffen, wird die Anmeldepflicht neu eingeschärft, und bestimmte die Ratsordnung, daß jeder Junge „zum wenigsten sechs jahr nach einander, und nicht darunter, trewlich dienen und aufwarten", und nach Ablauf dieser Zeit „noch zwey jahre mit ihres herrn geldern oder guteren an anderen oertern, es sey zu wasser oder lande sich gebrauchen lassen" müsse. Kann er hierauf ein Zeugnis der Schonenfahrer-Aeltesten und seines Lehrherrn bei der Wette vorzeigen, so soll er „eingeschrieben werden. Alsdann sollen sie, und nicht ehr, mit ihrer eigenen und ihrer herren und keiner frembden gelde umb und für ein gewisses lohn oder auf einen verlach (Kapitaleinschuß), darmit aber der herr uber funfhundert mark nicht solle beschweret werden, zu ihrer beiden besten nutzen an der Traven in offenen buden und kellern gleich andern bürgern zur handlung zugelassen sein". Können Herr und Diener sich um Jahrlohn und Kapitaleinlage nicht vereinen, so darf der letztere sein Geschäft auch mit anderweitig aufgenommenem Bürgergelde betreiben, „doch anderer gestalt nicht, dan dass er, wie obstehet, sechs jahre gedienet und folgig zwey jahre ausserhalben landes gewesen."

Die Ordnung der Schonenfahrer übernahm diese Bestimmungen, sah aber von einer Festlegung der Dauer der Lehrzeit ab — uff so viel jahr als sie unter sich vereiniget — und übertrug dafür den Aeltesten die Entscheidung bei allen Zwisten zwischen Herrn und Lehrling, namentlich auch für den Fall, daß der Herr den treuen Diener „nicht verlegen konte" [1].

Hier tritt uns die schon berührte Fürsorge des Lehrherrn für das Fortkommen des Dieners geradezu als Pflicht entgegen! Zugleich aber liefert die Bestimmung, die jedem jungen Kaufmanns-

[1] Die beiden hamburger Lehrkontrakte von 1718 und 1766, welche in den Hans. Gesch.-Bl. 1887, S. 141 ff., mitgeteilt sind, sehen eine Lehrzeit von sieben Jahren vor. In dem von 1718 wird der Handelsjunge außerdem verpflichtet, sich noch weitere zwei Jahre als Handelsdiener in und außerhalb der Stadt gebrauchen zu lassen.

gesellen einen zweijährigen Aufenthalt in der Fremde vorschreibt, den Schlüssel für die Stellung des hansischen Kaufmanns[1]. Jeder mußte hinaus, sich in der Welt umsehen und an fremden Märkten unter fremden Völkern Erfahrungen sammeln. Jedoch zunächst nur im Auftrage und für Rechnung seines Herrn, nicht nach eigener Wahl, damit er erst lerne, auf eigenen Füßen zu stehen.

Die Lehrzeit war ohne Frage mitunter recht hart. Der Lehrling mußte auch im Haushalt tüchtig zugreifen, „einheizen, Feuer stechen, Haus kehren, Wasser, Wein und Bier holen", wie es gelegentlich heißt. Ueberall wird jedoch zugleich Gewicht darauf gelegt, daß der Lehrherr ihn zur Gottesfurcht erziehe und allseitig ausbilde. Denn häufig waren die Lehrjungen noch recht jung und vollendeten sie erst während der Lehrzeit ihre Schulbildung. Wele bat seinen brügger Geschäftsfreund, den späteren danziger Bürgermeister Philipp Bischof, dessen auch Lubbe gedenkt, er möge den Neffen bei einem Priester oder sonstwo unterbringen, damit er zunächst gründlich Lesen und Schreiben lerne. Nicht minder soll Bischof darauf achten, „dat he in dwange gheholden werde, dat he synen willen nicht en krige. Wes he behoff hevet, fügt er schließlich hinzu, dot wol unde kopet eme unde schrivet up miine rekenscop." Der Rostocker Schlu wiederum rühmt seinen Lehrherrn, den Lübecker Herman Tieman, der ihn auf dem Kontor zu Bergen „in guter zucht und gottesfurcht gehalten, das ich damals den catechismum habe müssen fleissig lernen, auch in der kirchen zu S. Marten offenlich recitert, wie zu der zeit gebreuchlich war. Auch hat er mich dazu gehalten, das ich habe den psalter zum teile auswendich lernen müssen, und habe auch dar beineven andere schöne herrliche sprüche, derer in die 50 gewesen, na der ordenunge zu tisch beten müssen. Auch da mein herr erfuhr, das ich von der musica wüste, habe ich in der kirchen auf der orgeln mich gebrauchen lassen"[2].

---

[1] Wie bereits Siewert bemerkt, der die Lehrlingsordnung in seinen „Rigafahrer in Lübeck", S. 255, Nr. 24, mitteilt.

[2] Sastrow erlebte in dieser Hinsicht viel Verdruß mit Angehörigen. Den einen schickeden sine vormunder nach Danzig an gute leute; er machte es aber, das sie ine widerumb allhier schickeden. Den andern

In diesen wie in sonstigen Mitteilungen dieser Art wird in unseren hansischen Akten des Rechenunterrichts merkwürdiger Weise gar nicht gedacht, während er in den oberdeutschen Aufzeichnungen eine bedeutende Rolle spielt. Der Einfluß von Italien, wo die kaufmännische Buchführung bereits im 14. Jahrhundert lehrbuchmäßig behandelt wurde, macht sich auch an dieser Stelle im Süden bemerklich [1]. Ebensowenig hören wir von der Erlernung fremder Sprachen, abgesehen vom Latein, obgleich in der Regel jeder Kaufmann sich die Sprache derjenigen Nationen anzueignen gesucht haben wird, mit deren Angehörigen er in geschäftlichen Beziehungen stand [2].

Lehrjungen und Gesellen waren andrerseits auch bei den Kaufleuten Aufnahmegebräuchen unterworfen, welche sich je nach Ort und Zeit verschieden gestalteten. Am bekanntesten sind darunter die sogenannten Spiele am Kontor zu Bergen, bei welchen „enen vaken de hals und rugge knakede, ok nese unde munt blodete, welkes de nykamers [3] alles vor leff nemen mosten“. Ihre Roheit wird mit Vorliebe immer von neuem beklagt und verurteilt, während die gesamte frühere Zeit sie mit behaglichem Wohlgefallen betrachtet und beurteilt hat [4]. Sie waren nichts anderes als eine Weise des bekannten Hänselns bei Aufnahme eines Neulings in eine Genossenschaft; derbe Bräuche, die den Eingeweihten ergötzten, weil andere nun auch kosten mußten, was er einst erlitten, während

---

ließ er in Stralsund auf die Schule gehen, aber er mißriet gleichfalls, „das ich nur got danckete, das ich seiner los worden bin“.

[1] Die Herrschaft des römischen Zahlensystems, welches von dem arabischen sehr langsam verdrängt wurde, bereitete den Kämmerern wie den Kaufleuten jener Tage gewaltige Schwierigkeiten; sie erklärt die vielen Rechenfehler in den städtischen wie privaten Rechnungen. Als Hilfsmittel kamen im 14. Jahrhundert von Italien her Rechenpfennige (denarii ad computandum) in Gebrauch. Nach dem Norden scheinen sie über Avignon gelangt zu sein. 1354 kauften hamburger Gesandte eine Anzahl von diesen fiktiven Münzen in Avignon; meines Wissens die früheste Erwähnung der „rekelpennige“ im hansischen Gebiet. Vgl. Schrader, Die Rechnungsbücher d. Hamb. Gesandten in Avignon, 1338—1355, S. 33*.

[2] Stieda, Zur Sprachenkenntnis der Hanseaten, Hans. Gesch.-Bl. 1884, S. 157 ff., handelt nur von der russischen Sprache.

[3] Die Neulinge.

[4] Vgl. Krause, Zu den Bergenschen Spielen, Hans. Gesch.-Bl. 1880, S. 109 ff.

sie dem augenblicklich Gequälten den Trost gaben, durch das Dulden sich ein dauerndes Recht zu erwerben. Solchen Aufnahmefestlichkeiten begegnen wir bei fast allen genossenschaftlichen Vereinen, bei den Zünften und Gilden wie bei den studentischen Bursen, und überall wird erst in späterer Zeit über Ausartung und Barbarei geklagt. Die Mehrzahl der Spiele von Bergen ist erwiesenermaßen nicht von ungefügen wilden Gesellen im hohen Norden erfunden worden, vielmehr lassen sich Analogien und Reste in den verschiedensten Teilen von Deutschland nachweisen, ja manche sind noch nicht völlig ausgestorben. Das alte Waterspel lebt abgeblaßt in dem Kielholen der Neulinge beim Passieren des Äquators fort; dem „van der hudt werpen" entspricht das Fuchsprellen der Beanen auf Schulen und Universitäten[1], und selbst das unsaubere Beschmieren mit Unrat, Rasieren, Reinigen und Abtrocknen finden wir in den Kreisen der Handwerker und der Studenten fast genau so wie bei den Kaufgesellen von Bergen. Auf Schläge und etwa noch Freibier liefen alle diese Gebräuche für die Neueintretenden hinaus, und ihre Ueberbleibsel, wie das Mißhandeln von neuen Klassenkameraden in geschlossenen Lehranstalten, bewahren das Andenken noch jetzt. Es waren Roheiten, aber wir müssen sie mit der allgemeinen Uebung jener Tage vergleichen, wenn wir billig urteilen wollen. Das damalige Geschlecht verlangte nach einer derberen Kost, und noch 1599 schaute der dänische König Christian IV. mit Wohlbehagen einem Spiele in Bergen zu.

Kurz zuvor waren arge Klagen über diese Spiele an die Städte gelangt, auch ältere Männer waren ihnen unterworfen worden, aber die Verbote der Städte wurden nicht beachtet. Viel Papier wurde verschrieben, die Spiele bestanden jedoch fort, bis die dänische Regierung ihnen 1671 ein Ende bereitete.

Gelegentlich dieser Verhandlungen erklärten die Gesellen am Kontor einmal rund heraus, daß Jeder, der in Bergen handeln wolle, „der muste na don, wie sie und andere fur gethan

---

[1] Es war auch bei den Metzgern vielerorten üblich. Eine hübsche Darstellung gibt der Monogrammist PR bei Schilderung des Schützenfestes zu Zwickau 1573. Reproduziert in Deutsches Leben d. Vergangenheit in Bildern. E. Diederichs Verlag 1907.

hetten. Dan wenn es dahin queme, das die burger aus den stetten und ihre kinder von dem spielen mochten gefreyet werden, so wurden arm gesellen dar nicht gross geachtet sein. Derhalben wolten sie die spil halten, wie sunst lang gescheen were, und wagen alles was daraus entstan kunte."

Aus diesen Worten spricht ein sehr realer Egoismus, aber sie werfen zugleich ein grelles Licht auf die beginnende Verknöcherung des städtischen Wesens und die seit dem 16. Jahrhundert zunehmende Abschließung auch der Erwerbsstände gegen einander. Wie bei dem Landadel das Erfordernis der hohen Ahnenzahlen erst gegen Ausgang des Mittelalters aufkommt, und die Turnierregeln darauf ausgehen, die städtischen Geschlechter vom rittermäßigen Spiel fernzuhalten, so bilden sich auch in den Städten immer deutlicher Unterschiede aus zwischen den verschiedenen Rangstufen der Ehrbarkeit. Die frühere Zeit war natürlicher und gestattete gleich der Kirche jedem, auch dem Niedrigsten den Aufstieg zu den höheren Schichten. Und daß ein solcher in Bergen auch noch zu Ausgang des 16. Jahrhunderts vielfach eingetreten, bezeugt der schon erwähnte Rostocker Joachim Schlu. Er war 1577 als Knabe nach Bergen gekommen und verfertigte 1606 eine „Comedia von dem frommen gottfürchtigen und gehorsamen Isaac" zu Ehren des ehrsamen Kaufmanns in Bergen. In der Widmung berichtet er nun nicht blos, daß er selbst dem Kontor seine Bildung und Erziehung zu verdanken habe, sondern preist auch die dort herrschende schöne Ordnung „mit ihren von anfang des kuntors gebreuchlichen spielen, welche mit herrlichen comedien und tragedien gezieret werden", so daß man dort noch verständige Gesellen findet, die sich „üben, wann sie sonsten nicht viel zu thun und nirgents aufzuwarten haben". Schlu fährt dann fort: „Ist aber manniger unversochter alhie in Teutschlandt, der spöttisch auf des löblichen kuntors kaufgesellen ist, als sollen sie nirgents von wissen sondern mit der fischschrauben ummezugehen, da ich offte das widerspil gehalten und von diesen vorgeschriebenen schönen ordenungen gesagt und offte geredet. Dann es kommen auch auf das löbliche kuntor gar einfeltige geringe baurenkinder, als hie aus Mekelborg, Pomern, Saxen, Westphalen und andern oertern; und wan sie nicht schreiben oder lesen können, werden sie den winter

über von den andern fein unterweiset und gelernet, würden also feine und verstendige gesellen daraus, und wan sie da ein zeitlang verkeret und gehandelt, kommen sie in Teutschland, in die löblichen seestede in schöne gute heuser zu sitzen, und werden vornehme bürger und wolhabende leute daraus, die noch zu hohen emptern kommen und gebraucht werden. Es kommen auch viele ans kontor, die sich hie in Teutschlandt von vater und mutter, auch scholemeistern, nicht wollen zwingen lassen[1]. Eins teils kommen zu rechte, werden noch gute leute draus; etzliche aber bleiben in ihrem bosen vornehmen und gehen zu grunde und bodem, welches nicht allein zu Bargen sondern auch an andern ländern und oertern geschicht, da handel und wandel auch kaufmanschaft gebrauchet wirt."

Diese warme Verteidigung der Kaufgesellen von Bergen mit ihrem Hinweis auf die ethische Seite des Kontorlebens wiegt die Klagen mancher Muttersöhnchen reichlich auf, und sie wird vielfach ergänzt durch die auf uns gelangten Testamente der lübecker Bergenfahrer[2]. Sie bestätigen den ununterbrochenen Zuzug von jungen Leuten aus Binnendeutschland nach dem Kontor und deren Übersiedelung nach Lübeck nach erlangter Selbständigkeit. Nach den Berechnungen von Bruns waren von den Ausstellern jener Testamente höchstens 24 % geborene Lübecker, während 53 % westelbischen Gebieten und davon 29 % aus Westfalen allein entstammten. Der Rest entfällt auf ostelbische Landschaften. Dieser stetige Nachschub wurde nach Ausweis der letztwilligen Verfügungen wesentlich dadurch befördert, daß die Bergenfahrer, sobald sie dazu im Stande, jüngere Verwandte aus ihrer Heimat zu sich beriefen, damit diese gleichfalls im nordischen Handel sich ihr Brot ver-

[1] Krause weist a. a. O., S. 117, mit Recht darauf hin, daß der spätere große Jurist Heinrich Husanus zu diesen Wildfängen gehört haben muß. Husanus war der Sohn eines Bürgermeisters von Eisenach, wurde im 12. Lebensjahre nach Bergen geschickt, war aber bereits nach zwei Jahren wieder daheim! Auf seine Beschreibung des Wasserspiels gehen alle landläufigen Darstellungen zurück.

[2] Bruns, Die lübecker Bergenfahrer, Hans. Gesch.-Quellen, N. F., II, hat allein aus dem lübecker Archiv 231 Testamente von Bergenfahrern aus den Jahren 1307—1529 mitgeteilt und ihren hohen Wert gebührend gewürdigt.

dienten. Die lübecker Bergenfahrerfamilie Paal hat sich derart einige Generationen hindurch aus Dülmen in Westfalen verjüngt. Der aus dem Hannöverschen stammende Brun Sprenger vermacht seine Geschäftsräume in Bergen mit Inventar seinen zur Zeit dort befindlichen nächsten Anverwandten, und bestimmt, daß sie nach deren Abzug entfernteren Angehörigen zustehen sollen, solange „erer welk levet, de dar kopslagen wil“. Weitere Beispiele für die Förderung jüngerer Verwandter und Berufsgenossen enthält fast jedes Testament.

Diese lübecker Bergenfahrer gehörten von Hause aus überwiegend ärmeren Bevölkerungsschichten an. Mehr als drei Viertel der Erblasser erklärten ausdrücklich, daß sie ihr Vermögen selbst erworben haben, und dementsprechend verfügten die meisten auch nur über mäßige Summen. Aber diese genügen, um den Männern einen sorgenlosen Lebensabend nach den Jahren angestrengter Arbeit zu sichern, und sie lassen damit den Widerstand der Kaufgesellen gegen den Wettbewerb der Söhne wohlhabender Familien im Handel zu Bergen durchaus gerechtfertigt erscheinen.

Nach überstandener Lehrzeit rückte der Lehrling zum Handlungsdiener auf; er wurde Knecht oder Geselle und wie die Bezeichnungen lauten mochten. Ob für diese bereits im Mittelalter die lübecker Vorschrift von 1607 (S. 19) gegolten hat, mag dahingestellt bleiben. Tatsächlich begann indessen auch damals für den angehenden Kaufmann eine Zeit der Reisen, mochte er den Herrn begleiten oder in dessen Auftrage in die Fremde gehen. Diese Handelsfahrten waren für das Leben eines jeden hansischen Kaufmanns von ähnlicher, wenn nicht von größerer Bedeutung wie das Wandern der Handwerksgesellen für den zünftigen Meister oder das Studium auf Universitäten für den Angehörigen gelehrter Berufe. Sie waren bedingt durch das Wesen des mittelalterlichen Handels und führten auch an ihrem Teile zu jenem Fluktuieren der Bevölkerung in unseren Städten, welches die zahllosen Erbschaftszeugnisse bekunden. Der Handel war und blieb überwiegend Eigenhandel, und für unseren Zweck können wir höchstens konstatieren, daß mit dem Aufkommen und der Ausbildung der Handelsgesellschaften aller Art sowie mit der Erleichterung des Verkehrs durch Handelsbriefe die Zahl der Gesellen,

Faktoren, Lieger und sonstiger Gehilfen sich ständig mehrte. Dem älteren Kaufherrn gestatteten diese Wandlungen, häufiger als früher daheim zu bleiben, wiewohl er nach wie vor auf den persönlichen Ein- und Verkauf von Waren oder das Eintreiben von Schulden nicht völlig verzichten konnte. In jedem Falle gehörte ein wechselvolles Reiseleben im Dienste des Großhandels zu den Notwendigkeiten im Dasein des Kaufmanns.

„Koplude, loplude“ lautet ein altes Wort, welches diese Seite des kaufmännischen Lebens kurz und prägnant zum Ausdruck bringt. Es stammt aus der Zeit, da der als Kaufmann verkleidete Ritter in der Literatur der stehende Held von Liebesabenteuern war, und Rudolf von Ems im oberen Rheintal den guten Gerhard, einen Kaufmann von Köln, auf Reisen schickte. Gerhard läßt sein Schiff für eine dreijährige Fahrt ausrüsten, übergibt dem Sohne

„ein teil guotes, daz er solte han
damite er möhte sich began“,

und nimmt selbst nicht weniger als 50 000 Mark Silber mit. Ihn begleitet ein Geistlicher — das Gedicht ist etwa 1220—1230 entstanden —

ein schriber ouch bi mir beleip
der min zerunge an schreip
und der durch got mir ane strit
begie diu siben tagezit.

So ausgerüstet

„mit minem guote ich kerte
hin über mer gen Riuzen,
ze Liflant und ze Priuzen
da ich vil manegen zobel vant.
Von dannen fuor ich gen Sarant,
ze Damasco und ze Ninive:
da vant ich riches koufes me
von manegem richen phelle da
dann in der welt ie anderswa.
Der ich so vil an mich gewan
daz ich mich des vil wol versan,
swenne ich wider kaeme,
daz ich zwivaltic naeme
min silber wider und dannoch me[1].“

---

[1] Der Hervorhebung des Pelzhandels von Gerhard entspricht in eigenartiger Weise eine Erzählung des zeitgenössischen Caesarius von Heisterbach.

Dichterische Phantasie und mangelhafte geographische Kenntnisse des ritterlichen Voralbergers führen Gerhard dann weiter über Gebirg und Tal und Meere nach Marokko, England, Norwegen, um ihn schließlich wieder wohlbehalten in Köln eintreffen zu lassen.

Die Rundfahrt durch drei Erdteile erscheint in der Legende als etwas für den Kaufmann Selbstverständliches und Notwendiges, und eine ähnliche Auffassung begegnet uns in anderweitigen, leider recht spärlichen Notizen bei Dichtern und sonstigen Autoren. Selbst Bruder Bertold, ein strenger Tadler der Gewinnsucht der Händler, sieht sich veranlaßt, anzuerkennen: „Wir möchten der koufliute niemer enbern, wan sie füerent uz einem lande in daz ander daz wir bedürfen, wan ez ist in einem lande daz wolveile, so ist in einem andern lande jenz wolveile, und da von sallent sie diz hin füeren und jenz her; da von sullent sie ir lon ze rehte haben, daz ist ir gewin, den sie ze rehte gewinnent.“

Der Kaufmann gilt jedenfalls, etwa neben dem Mönch, als der Reisende schlechthin, und die Handelsfahrten verliehen seinem Dasein einen guten Teil seines Reizes und Wertes. Nun war das Reisen freilich keine so vergnügliche Sache wie heute im Zeitalter der Durchgangszüge mit Speisewagen oder der auf den Meeren schwimmenden Hôtels. Die alten Germanen hatten die Technik des Straßenbaus leider nicht von den Römern übernommen, und die Beschaffenheit der Straßenkörper entsprachen äußerlich etwa den der heutigen Vizinal- oder Feldwege, deren Instandhaltung schlecht und recht den Anliegern obliegt. Die großen Reichs- und Landes-Heerstraßen sollten freilich mit Steinen verlegt oder mit Kies beschottert werden, doch waren sie nur selten durch Gräben vom Ackerfelde geschieden und meist in schlechtem Zustande. Die ärgsten Stellen und Löcher besserte man notdürftig mit Reisig und Knüppeln aus, aber die Klagen über die „Mordwege“ wollten das ganze Mittelalter und lange darüber hinaus nicht verstummen. Langsam und mühsam bewegten sich die hochbeladenen, mit großer Plane überspannten Frachtwagen vorwärts

---

Er berichtet, daß ein Mitbruder seines Klosters einigen Kölnern, welche nach Norwegen fuhren, 5 Schillinge mitgegeben hätte, ut ex eis compararent pellem ursi albam (Eisbärfell), quales regio illa gignit.

durch heillosen Staub im Sommer oder grundlosen Schmutz nach Regen, und gar manches Rad und manche Achse ging an Steinen oder untiefen Pfützen zu Schanden. Der arme Geselle zog zu Fuß nebenher, das Ränzel auf dem Rücken, den Stock in der Rechten; der wohlhabendere Kaufmann ritt. Denn der Wagenbau steckte noch in seinen Anfängen. Federn waren unbekannt, und erst im 16. Jahrhundert lernte man den Wagenkasten in Riemen zu hängen. Das unvermeidliche Stoßen der alten Fuhrwerke kann bei der Holprigkeit der Wege dem Fahrenden keinen sonderlichen Genuß bereitet haben, und zu Pferde kam man sicher schneller vorwärts[1].

Angebracht war es ferner, daß man sich mit Lebensmitteln wohl versorgte, denn in den Wirtschaften an der Straße und in den Dörfern fand man nur selten etwas Genießbares, und mußte auf Heuböden, auf der Ofenbank oder auf den Tischen der Wirtsstube sich das Nachtlager bereiten. Dazu standen manche Einzelgehöfte in recht bösem Rufe, wie die verdächtigen Namen für solche Herbergen: „Sieh Dich vor, Trau nicht, Paß auf, Mordkretschen" ergeben. Da blieb dem Reisenden oft nichts übrig, als unter freiem Himmel zu nächtigen, nur mußte er dann sich vor Verstößen gegen das Recht eines jeden Landes hüten, wollte er nicht, etwa durch Entnahme von Futter für die Pferde, sich der Strafe des Diebstahls aussetzen. Besser stand es um die Herbergen in den Städten, dort befand man sich wenigstens in Sicherheit, während Kost und Unterkunft allerdings nur selten gerühmt werden. Erasmus von Rotterdam entwirft in seinen Unterhaltungen ein Bild von dem Leben und Treiben in den deutschen Gasthäusern seiner Zeit, welches, grau in grau gemalt, die Wirte als Grobiane, Wirtsstuben und Schlafkammern als überaus unsauber, das Essen dagegen als reichlich und durchaus nicht zu verachten schildert. Jeder Gast erhält dazu einen hölzernen Teller und einen Holzlöffel sowie ein Trinkglas. Erst später wird der Wein aufgetragen, schwer ist er nicht, dafür dünn und sauer.

---

[1] Göttingen ließ 1476 die Frauen und Kinder seiner neuen Tuchmacher in einer „glasen stelle" aus Deventer abholen. Hans. Gesch.-Bl. 1892, S. 175. Von Glaskutschen hören wir auch sonst im 15. Jahrhundert, doch stimmen alle Abbildungen darin überein, daß man die Sitze nur durch aufgelegte Kissen bequemer zu machen suchte.

Verlangt ein Gast eine andere Sorte, so heißt es: steht der Wein Dir nicht an, so suche Dir ein anderes Wirtshaus. Sind alle Speisen und Schüsseln entfernt, so wird auch ein besserer Wein aufgetragen, und die hiervon tüchtig trinken, sind den Wirten die liebsten, weil sie nicht mehr zahlen als jene, die wenig zu sich nehmen. Daher kommt es, daß manche das Doppelte in Wein verzehren, als was sie für das Gastmahl entrichten, und die Köpfe vom Wein warm werden. Schließlich erscheint der bärtige Ganymed und sammelt die für jedermann gleich hohe Zeche ein, denn hier gibt es keinen Unterschied zwischen Arm und Reich, zwischen Herren und Knechten.

Der griesgrämige Gelehrte versichert, daß er nur berichte was er gesehen und erlebt, doch trägt er die Farben so dunkel auf, daß bereits sein etwas jüngerer Zeitgenosse Agricola Einspruch gegen die Verunglimpfungen der deutschen Herbergen erhob. Aber die Unterkunftsverhältnisse müssen in der Tat meist recht schlechte gewesen sein[1]. Selbst Geiler von Kaisersberg ruft trotz seines geringen Wohlwollens für den Kaufmann, halb mitleidig aus: „Was muß der Kaufmann alles leiden; er muß elende Herbergen aufsuchen, manch böses Mahl mit guten Zähnen essen und teuer bezahlen.“

Schlimmer als die Unbilden, die man neben Zöllen und anderen Abgaben, dem Straßenzwang und Stapelrecht und sonstigen Unannehmlichkeiten, mehr oder minder gleichmütig hinnahm, war die andauernde Unsicherheit der Landstrassen. Die zahlreichen Landfriedensgebote und -bündnisse wurden regelmäßig nur auf bestimmte Zeit und für begrenzte Gebiete erlassen oder abgeschlossen, fanden jedoch selbst in dieser Beschränkung geringe Beachtung. Dazu beseitigten sie keineswegs das ausgedehnte Fehderecht, welches allen Personen zustand, die sich des Waffenrechts erfreuten, mithin auch Bürgern. Das eine wie das andere verursachte, daß das Geleite, welches der Kaufmann von den Landesherrschaften er-

[1] Die von Erasmus gelobten ausländischen Gasthäuser waren um nichts besser. Der Nürnberger Paumgartner klagt seiner Frau, daß in den italienischen Wirtshäusern „alle bett voller wantzen seind“. Im Norden suchte man durch Mitnahme von Kalbfelldecken, welche man auf das Strohlager der Gasthäuser legte, sich gegen unangenehme nächtliche Angriffe zu schützen.

kaufen mußte, ihm durchaus nicht die unbedingte Sicherheit des Weges verbürgte. Denn schlimmer noch als das Fehdeunwesen, welches der Räuberei einen halbwegs anständigen Anstrich verlieh, war die Wegelagerei der adeligen und unadeligen Schnapphähne und des die Landstraßen bevölkernden Gesindels. Das letztere namentlich rekrutierte sich zum guten Teil aus Elementen, welche aus den Städten verbannt oder geflüchtet, der Stadt absagten oder durch die Not gezwungen zu Strauchdieben herabsanken.

Um nichts besser fuhr man zu Wasser. Auf den Flüssen, welche im Mittelalter bis in die kleinsten Läufe weit mehr zum Warentransport benutzt wurden als in den späteren Jahrhunderten, war die Sicherheit ebenso groß oder gering wie auf den Landwegen. Die Überlastung mit Zöllen und Zwangsrechten war die gleiche, die Grundruhr spielte sogar eine noch größere Rolle. Doch scheinen die hansischen Kaufleute — abgesehen vom Rhein — ihre Waren auf den Flüssen weit weniger häufig in eigener Person begleitet zu haben als zu Lande und vor allem zur See. Denn die Beschaffenheit der Flußfahrzeuge und ihr durch die Natur der Flußwege bedingter geringerer Umfang und Tiefgang gestattete nur die Mitnahme der Schiffsmannschaft[1].

Dafür war und blieb die Seeschiffahrt das wichtigste Hilfsmittel des hansischen Handels, und wenn wir auch von einem so umfangreichen Passagiergeschäft nicht reden können, wie es die italienischen Seestädte, namentlich Venedig, weit über das Zeitalter der Kreuzzüge hinaus betrieben, so geleitete doch der norddeutsche Kaufmann seine Waren in der Regel persönlich über See. Auch als im Laufe der Zeit sich ständige Beziehungen zwischen bestimmten Häfen und Gebieten herausgebildet hatten, die Handelsgesellschaften, Lieger und Faktoren sich mehrten, bewogen säumige Schuldner oder sonstige Verhältnisse einen großen Teil der Handelsherren dazu, sich wiederholt den Unbilden des Meeres auszusetzen.

Und diese waren wahrlich nicht geringere als die bei Reisen zu Lande. Etwaige Seekrankheit mit ihren Begleiterscheinungen focht freilich nicht weiter an[2]; dafür drohten Seeraub, Kaperei,

---

[1] Die Geschichte der Flußschiffahrt und der Flußschiffergilden liegt noch arg im Dunkeln.

[2] Das lübecker Recht (ed. Hach 566) bestimmt sogar: welkereme

Strandrecht und mehr noch als zu Lande die Schädigung durch die Naturgewalten, Sturm und Unwetter, Schiffbruch und Strandung. Allerdings ruhte die Schiffahrt mit Rücksicht hierauf und aus klimatischen Gründen den Winter über, dennoch forderten Frühjahr- und Herbststürme zahlreiche Opfer. Die Briefkapelle der Marienkirche zu Lübeck bewahrt ein Gemälde [1], welches den Untergang eines lübischen Dreimasters an der norwegischen Küste im Jahre 1489 darstellt. Der Sturm hat Haupt- und Kreuzmast zersplittert, die Besatzung sucht, zum Teil an Kisten und Planken geklammert, sich durch Schwimmen zu retten, einige Leute haben glücklich das felsige Ufer erreicht. Spruchbänder belehren uns, daß der Schiffer und 33 Männer ertrunken seien. Der unbekannte Stifter der Tafel, vermutlich ein aus dem Schiffbruch geretteter Bergenfahrer, knüpft daran die Mahnung:

Och, guden gesellen, holdet nicht to licht,
Er gi to scepe gat, gat jo to der bicht.
Et was so kort ene tyt,
Dat wy unses levendes worden quid.
En pater noster vor alle cristen seelen!

Die ungefügen Verse bringen die Anschauungen der handel- und schiffahrttreibenden Kreise im Mittelalter treuherzig zum Ausdruck. Ein warmes religiöses Empfinden ließ Jeden vor Antritt der gefahrvollen Fahrt auch für das künftige Seelenheil Sorge tragen, und veranlaßte im späteren Mittelalter die so überaus häufige Errichtung von Testamenten. Die Archive mancher Seestädte bewahren solche in überraschender Fülle, darunter nicht wenige, welche von ein und demselben Aussteller im Laufe der Jahre wiederholt, d. h. vor Antritt jeder Reise, aufgesetzt sind. Von Aemilius Luchow, der 1389—1403 als lübecker Ratsmann dem Reisen entsagt zu haben scheint, haben sich nicht weniger als fünf letztwillige Verfügungen aus den Jahren 1375—1384 erhalten. Heinrich Dunkelgud testierte mindestens sechs Mal, andere nachweislich 3—4 Mal. Aufzeichnungen, welche ganz abgesehen von

schipmanne wee werdt van der see, alse dat he wedder gift, dat is to vorstaende, oft he seeck wurde, de schal sines lones entberen.

[1] Bau- und Kunstdenkm. v. Lübeck, II, 320. Schon vorher auch bei Bruns, Bergenfahrer, S. 5, beschrieben.

ihrem Werte für die Erkenntnis kirchlicher, wirtschaftlicher und handelspolitischer Verhältnisse, insbesondere auch jene werktätige Fürsorge für Gesellen und Lehrlinge bezeugen, deren bereits zu gedenken war.

Die Gefahren, welche das Reisen mit sich brachte, zwangen andererseits den Kaufmann sich mit Waffen und Wehr wohl zu versehen. „Myn wapend alze ik dat pleghe tor zeewart to vorende“ wird in den Testamenten häufig erwähnt, während zu Lande im Parzival Gawein und seine mit Panzer, Schwert und Schild ausgerüsteten Begleiter für Kaufleute angesehen werden. „Das ist oft der Kaufleute Sitte“ heißt es. Und gar mancher Bericht über glücklich abgewehrte Angriffe zu Wasser wie zu Lande bestätigt es, daß der Kaufmann in der Regel ein streitbarer Mann war, der von seinen Waffen auch den entsprechenden Gebrauch zu machen verstand. Er vertraute auf seinen Gott, aber auch auf seine Faust.

Doch darf man diese Unsicherheit der Land- und Wasserstraßen nicht übertreiben. Weder lauerten an jeder Straßenecke oder in jedem Walde Räuber auf, noch hinter jeder Klippe oder in jeder Bucht Vitalienbrüder. Das glückliche Vollbringen der Fahrt war sicherlich die Regel, sonst bliebe es unerklärlich, daß ein Handelsverkehr nicht nur möglich war, sondern auch stetig wachsen konnte. Von den friedlich und erfolgreich verlaufenen Reisen redete man kaum, um so mehr von den durch Raub und Plackerei betroffenen. In diesen Fällen klagte man laut und vernehmlich, und die Räte der Städte ließen es an Beschwerden und Ersatzforderungen wahrlich nicht fehlen. Mochten diese nun Erfolg haben oder nicht, stets wurde viel Pergament und Papier verbraucht, und die sorgliche Aufbewahrung dieses umfangreichen Schreibwerks in unseren Archiven ist, neben den Aufzeichnungen der städtischen Chronisten, die Ursache, daß wir fast nur die Kehrseiten der Handelsreisen gründlich kennen. Den Handelsgewinn haben sie im allgemeinen nicht wesentlich zu schmälern vermocht, und sowohl die für viele andauernde Notwendigkeit der Handelsfahrten, als auch die zu allen Zeiten vorhandene Reiselust, ließ selbst gereifte Männer wenn nicht anders zum Pilgerstabe greifen, um dem Einerlei des heimischen Daseins eine Abwechslung zu schaffen.

Den heimgekehrten jungen Kaufmann erwartete in erster Linie natürlich die Arbeit des Tages in der Schreibstube und in den Räumen des Hauses oder auf den Kaufhöfen, einerlei ob er in das väterliche Geschäft oder in ein anderes eintrat oder sich selbständig machte. Erklärlicherweise erhalten wir über diese Seite des täglichen Lebens des Einzelnen von den Beteiligten nur spärliche Auskunft, und auch den Handelsbüchern und Handelsbriefen ist hierüber recht wenig zu entnehmen. Weit ergiebiger sind in dieser Hinsicht die bildlichen Darstellungen der alten deutschen Meister des Stichels und des Griffels, wie etwa Jost Ammans „Allegorie von dem Handel" (1585)[1], nur reichen sie zeitlich nicht allzuweit zurück und müssen wir manches der künstlerischen Phantasie zugute halten. Sie schildern in bunter Mannigfaltigkeit neben den Fahrten zu Wasser und zu Lande, An- und Verkauf von Waren aller Art, Empfang und Versand, Ein- und Auspacken, Wiegen und Messen und so fort, am eingehendsten jedoch die Tätigkeit in der Schreibstube. Die Buchhaltung, das Kassageschäft und die Abfertigung von Briefboten werden mit sichtlicher Vorliebe behandelt; ja Amman führt uns in diesem Zusammenhang sogar die Sprachenkenntnis bildlich vor:

Der Sprachen Wissenschaft hab ich,
Drumb fordert auch der Handel mich,
Ich kauff dardurch recht alle Wahr,
Vertreibs ohn Schaden und Gefahr.

So lautet die Erläuterung, mit der Neudörfer in schlechten Reimen den Holzschnitt begleitet.

---

[1] Einen vortrefflichen Abdruck von den Originalholzstöcken in Maihingen veranstaltete 1878 Huttler in München. Weniger gelungene Reproduktionen einzelner Szenen bei Steinhausen, Der Kaufmann (Monograph. z. d. Kulturgesch. II) und a. a. O. Im allgemeinen berücksichtigen die Künstler vorwiegend Süd- und Westdeutschland, und so dürfen auch die Ammanschen kaufmännischen Gewölbe mit ihren Tischen, Stühlen und sonstiger Ausstattung keineswegs auf norddeutsche Verhältnisse übertragen werden. Die meisten der sog. Kleinmeister behandeln in der Hauptsache das gesellige Leben. Vgl. außer den Abbildungen bei Steinhausen (darunter zu S. 64 der Lübecker Marktplatz c. 1580, leider stark verkleinert), Hirth's Kulturhist. Bilderbuch und das bei Diederichs in Jena im Erscheinen begriffene Werk: „Deutsches Leben der Vergangenheit in Bildern". Bisher drei Lieferungen.

Auf der wundervollen bronzenen Grabtafel des Bürgermeisters Tideman Berk in der Marienkirche zu Lübeck erblicken wir unter den Darstellungen aus dem Erdenleben einen jungen Kaufmann zuerst am Zahltisch, dann die rechte Hand beteuernd an die Brust legend. „Nu pin ic om goed — flau is miin moed“ erklärt das Spruchband[1]. Und Sorgen aller Art werden gewiß gar manchen oft bedrückt, wohl auch erdrückt haben. Der Durchschnittskaufmann wurde davon wenig angefochten und überarbeitete sich kaum. Der jetzige hastige Geschäftsbetrieb mit Telegraphen und Telephonen war ebenso unbekannt wie das Wort „Zeit ist Geld“. Aehnlich wie die Damen heutzutage bei Auswahl und Ausstattung ihrer Kleidung alles reiflichst erwägen und überlegen, so bedachte auch der mittelalterliche Kaufmann sich bei jedem Geschäft geraume Weile. Feilschende und streitende Geschäftsleute werden uns oft geschildert, und dementsprechend schreibt der Nürnberger Paumgartner seufzend seiner Frau von der frankfurter Messe aus, „wird noch Schreiens und Zankens genug geben“.

Zwar erhob man sich früher aus den Federn, um der Frühmesse beiwohnen zu können. Ihr folgte das gemächliche Verzehren der Morgensuppe; dann geht es an die Arbeit, es sei denn, daß der Kaufmann als Mitglied des Rates zur Sitzung eilen muß. Bald nach 11 Uhr stellte sich der Hunger wieder ein und das Mittagessen bescheerte eine längere Ruhepause. Nachmittags ging man wieder den Berufsgeschäften nach, wurde jedoch zwischen 4 und 5 Uhr zum Vesperbrot erwartet, und dieses setzte in der Regel dem Arbeitstage ein Ziel. In drangvollen Zeiten, nach Ankunft oder vor Abfahrt von Flotten z. B., wird gewiß mancher sich noch des Abends in die Schreibstube verfügt und seine Geschäftspapiere erledigt haben, aber die meisten werden auch dann der Mahnung der Frau Magdalena Paumgartner gefolgt sein. Sie sandte ihrem Gemahl in die frankfurter Messe Backwerk und Obst, damit er nach der Nachtarbeit „nit so gar mit leerem magen“ sich zu Bett lege.

Denn auf Essen und Trinken wurde unter allen Umständen ein großes Gewicht gelegt, dafür war aber die Sucht nach raschem

[1] Abb. bei Melde, Denkm. bild. Kunst in Lübeck, I, Taf. 5. Darnach stark verkleinert in Bau- u. Denkm. v. Lübeck. II, 395.

Gewinn ungleich weniger verbreitet als in unseren Tagen. Man war zufriedener mit sich und der Welt, und sehnte sich meist nur nach einem ruhigen und behaglichen Lebensabend. Dieses Ziel zu erreichen gestattete aber die viel einfachere Lebenshaltung auch bei geringerem Arbeitsaufwand.

Fraglos war das Leben bis tief in das 15. Jahrhundert hinein ein weit härteres und ärmlicheres als in dem folgenden Zeitalter, da von Italien und vielleicht noch mehr vom burgundischen Hofe her Prunk und Luxus langsam nach Deutschland vordrangen. Einrichtung und Ausstattung des Hauses waren enge, der Raum zum größten Teil geschäftlichen Zwecken vorbehalten. Erst im 15. Jahrhundert dehnten sich die Wohnräume und gewann das Behagen der Stube zugleich mit den Glasscheiben in unsere norddeutschen Städte Eingang. Kein Wunder, daß man bei dem durch diese Verhältnisse bedingten Mangel einer häuslichen Geselligkeit, den Trieb darnach auswärts zu befriedigen suchte und jede sich darbietende Gelegenheit gründlichst ausnutzte. Jener genossenschaftliche Sinn, der das Mittelalter kennzeichnet, hat eine seiner Wurzeln auch in diesen wohnlichen Verhältnissen, und er veranlaßte die zahlreichen kaufmännischen Brüderschaften, Gilden, Kompagnien usw., die er allerorten ins Leben rief, für ihre Angehörigen Stätten zu bereiten, welche nicht blos beruflichen Zwecken, sondern mehr noch solchen des geselligen Verkehrs zu dienen hatten. Die Artus- und Junkerhöfe, Seglerhäuser und Schüttinge, Bursen und Säle und wie diese Versammlungs- und Trinkstuben heißen mochten, sie boten den Mitgliedern der Kaufmannsvereine die Möglichkeit, sich nach des Tages Last und Mühen auszuruhen und zu vergnügen. Die Bergenfahrer in Lübeck, deren geselliges Leben bisher am besten erforscht ist, weilten des Sommers im Norden, hielten aber dafür im Winter ihren Schütting allabendlich offen, auch des Sonntags. Gästen gewährten sie gern den Zutritt, hielten Spielleute, veranstalteten hier und da Tanzbelustigungen, verboten dagegen seit 1402 das Würfelspiel und verzapften nach 10 Uhr kein Bier mehr. Die Verwaltung und Aufrechterhaltung der Ordnung bei den Gelagen war Sache der alljährlich neu gewählten Schaffer, welche auch die Strafgelder für Ausschreitungen und Unbotmäßigkeiten einzuziehen hatten. Die Betonung der Beschädigung der zinnernen Trinkkannen durch Wurf oder Schlag

erweist, daß es nicht selten recht lebhaft hergegangen sein muß, nicht minder die Vorschrift, daß wegen Zwisten, die im Schütting vorgefallen, Niemand sein Recht außerhalb des Hauses suchen dürfe bei Strafe von einem Liespfund Wachs. Dafür wurden freilich 1527 im Verlauf von 22 Wochen 34½ Last Bier = 414 Tonnen verzapft[1].

Anderwärts wird es ähnlich hergegangen sein, und darf man den Besuch dieser Klubhäuser wohl als die gewöhnliche Abendunterhaltung des Kaufmanns betrachten[2]. Doch lockten auch die Ratsweinkeller und die im 15. Jahrhundert sich mehrenden hamburger, einbecker oder sonstigen Bierhäuser sowie die Fremdenherbergen sicherlich manchen an, zumal diese ihre Räume nicht so frühzeitig schlossen wie jene. Daneben gab das Kirchenjahr mit seinen vielen Feiertagen reichliche Gelegenheit zu geräuschvollen Festlichkeiten, an welchen Hoch und Nieder, die Geistlichkeit nicht ausgeschlossen[3], sich nach Kräften vergnügten. Am gründlichsten wurden die Zeit zwischen Weihnachten und hlg. drei Könige und die letzten drei Tage vor Beginn der Fasten gefeiert; namentlich die letzteren wurden mit Tanz und Gesang, Spiel und Vermummung, Auf- und Umzügen verherrlicht. An diesen Tagen ruhte das Auge des Gesetzes und ließ die wohllöbliche Obrigkeit Gnade vor Recht ergehen, wenn die Ausgelassenheit der Masken oder die Derbheit der Scherze die Grenzen der Schicklichkeit überstiegen. Sie waren und hießen „dorendage“, an denen die gesamte Einwohnerschaft, Alt und Jung, den ehrsamen Rat mit einbegriffen, das Bedürfnis

---

[1] 1526 in 14 Wochen 23½ Last.

[2] Darauf weisen auch die Testamente vielfach hin. 1374 vermacht ein Lübecker „meis sodalibus proprie minen lachbroderen“ ein halbes Ohm Rheinwein (ca. 70 Flaschen); 1337 ein anderer 68 mit Namen aufgeführten Personen — fraglos lauter Genossen der lübecker Zirkelbrüderschaft — ein Fuder boni vini Rynensis, quod letis cordibus bibant amore mei, quando major pars dictarum personarum inuicem est congregata, tali condicione interposita, quod in hoc respici non debeat, quod 10 personae aut plures sint absentes. U. ä. m.

[3] Vgl. das ergötzliche Schreiben des lübecker Protonotars Hermann von Hagen an Johann Hertze über das Verhalten eines Vikars, der „dessen gantzen vastelavent alse een Holsten Henneke up eneme esele up der straten in alle vrowen lage und in den winkeller gereden“ war. 1437, Lüb. UB. 7 Nr. 727.

nach Erheiterung und Abwechslung zu befriedigen suchte und übermütigem Frohsinn Tür und Tor öffnete. Entsprechend ihrer sozialen Stellung spielte die Kaufmannswelt, und zumal deren jugendlichere Hälfte, dabei eine hervorragende Rolle. In Lübeck durchfuhr sie, von den Frauen begleitet, auf hoch aufgebauten Wagen die Straßen der Stadt, um auf offener Gasse Schauspiele aufzuführen. In Göttingen sammelten die „kunstaveler", unter Vorantritt von Pfeifern und von Frauen unterstützt, von Haus zu Haus „Pfänder" ein, d. h. Speise und Trank[1], ähnlich wie es in Köln beim Karneval noch vor wenigen Jahren herging[2]. An dergleichen Scherzen fehlte es nirgends und unfraglich war man überall bestrebt, sich auf den Eintritt der stillen Zeit durch verdoppelten Lärm und Unfug würdig vorzubereiten.

Neben den kirchlichen Festtagen, die über das ganze Jahr verteilt waren, boten Mai-, Pfingsten-, Schützenfeste und die Jahrmärkte mit ihren Glückshäfen, Akrobaten, Possenreißern und sonstigen herumziehenden Künstlern, auch wohl fürstliche Besuche, keineswegs seltene Gelegenheiten zu Freude und Frohsinn. Dagegen blieben alle feineren Lebensgenüsse der weitaus großen Mehrzahl fremd, selbst die Pflege der Hausmusik eroberte erst im 16. Jahrhundert sich weitere Kreise. Speise und Trank, Kleidung und Schmuck, Tanz und Spiel waren und blieben die vornehmsten Vergnügungen, doch erweisen die zahlreichen städtischen Verordnungen, daß auf diesen Gebieten des geselligen Lebens schon im Laufe unserer Periode erhebliche Wandlungen stattfanden. Nicht zum Besseren! Wie in anderen Landen läßt sich auch im hansischen Bereich deutlich verfolgen, daß etwa seit der Mitte des 14. Jahrhunderts eine Steigerung des Aufwandes eintritt. Sie ist zum Teil ein erfreuliches Zeugnis für die Zunahme der Wohlhabenheit, zum anderen äußert sie sich jedoch hauptsächlich in dem gegenseitigen Überbieten bezüglich rein materieller Dinge. Die Zahl der Gerichte bei Festlichkeiten nimmt zu und damit der Verbrauch geistiger Getränke. Die Kochkunst macht keine erheb-

[1] Die göttinger Juden lösten 1447 diese am Neujahrsabend und am Fastnachtmontag stattfindenden Besuche der jungen Gesellen von der Burse (eine Gesellschaft junger Kaufleute) mit $1^1/_2$ Stof Wein pro Kopf ab. Bis dahin hatte jeder dem Besuch ein Stof verabfolgen müssen.

[2] Vielleicht auch noch hergeht. Meine kölner Erfahrungen datieren aus den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts.

lichen Fortschritte, dafür wird die Quantität der aufgetragenen Speisen vermehrt. Bei den Getränken wiederum tauchen feinere Weinsorten, bessere Biere und schließlich gegen Ausgang des 15. Jahrhunderts der gebrannte Wein auf. Bei den Spielen gesellten sich zu dem alten Brett- und Schachspiel und den verpönten Würfeln die alsbald gleichfalls verbotenen Karten. Vollends nimmt der Aufwand in bezug auf die Kleidung zu. Dem häufigen Wechsel der Mode huldigen gleichmäßig Männlein und Weiblein, mindestens in ihren jüngeren Jahren, und mit der Kostbarkeit der Trachten wächst auch die der Schmuckgegenstände aller Art. Der Edelsteinhandel blüht auf und mit ihm das Gewerbe der Gold- und Silberschmiede, deren Metallbedarf hier und da den städtischen Münzen Besorgnis einflößt. Das Eifern der städtischen Räte gegen diesen schier unaufhaltsam fortschreitenden Prozeß war ein vergebliches Beginnen, waren doch an ihm ehrsame Ratmannen redlich mitbeteiligt, und die Geldbußen, falls sie eingetrieben wurden, nicht unerschwinglich.

Dem Tanze erging es ähnlich. Gehuldigt wurde ihm zu allen Zeiten von Alt und Jung, doch unterlagen die älteren Reihentänze und paarweisen Umgänge, die wir heute törichterweise Polonaisen nennen, mancherlei Wechsel, den wir wiederum hauptsächlich aus künstlerischen Darstellungen kennen lernen. Sittsam ging es dabei nicht immer her, und die Obrigkeiten sahen sich recht häufig veranlaßt, Ausschreitungen zu rügen. Eine göttinger Verordnung, welche den Tanz mit verdecktem Antlitz verbietet, fügt hinzu: „We hir uppem kophuse dantzen wil, is sy to brudlechten edder anders, schall hovesliken unde tuchtigen dantzen, neyne bydantze maken, nicht ropen noch eyn den andern schuppen edder affstoten, noch ummespringen edder de jungfruwen edder megede ummewerpen, noch neynerleye ungesture driven edder oeven“.

Die Ausgelassenheit der Jugend nahm dazumal vielleicht groteskere Formen an wie heutzutage, dafür herrschten auch andere Anschauungen von Anstand und Sitte. Von dem mehrfach erwähnten Franz Wessel vernehmen wir, daß er nach dem Tode des gestrengen Vaters mit 22 Jahren selbständig geworden, „lerede grote pass drincken, glese tobyten, stücke upeten, ut ener tunne in de andere springen etc., unde leth sick sehen in

kösten, gelöfften, collatien unde andern orden, dar he der weldt denen mochte". Er genoß in Stralsund offenbar das Ansehen eines vollendeten Kavaliers, aber er war zugleich ein tüchtiger Kaufmann, und tat sich auch durch Mut und Umsicht bei den damaligen Kämpfen von Stralsund mit den Dänen hervor.

Diesen überwiegend auf substantiellen Genuß abzielenden Lustbarkeiten gegenüber befremdet es gewissermaßen, daß der Sinn für die Schönheiten der Natur bei dem weitgereisten Kaufmann herzlich gering ausgebildet war. Die Freude an der Bewegung im Freien, an dem Spaziergang vor den Toren, an der Pflege von Gärten und Blumen, sie fehlte dem mittelalterlichen Städter ebenso wie den meisten neuzeitlichen Europäern im östlichen Bereich unseres Weltteils. Gegen Ausgang des 15. Jahrhunderts gewann sie im hansischen Gebiete langsam an Boden, doch hören wir erst aus dem 16. Jahrhundert von Lustbarkeiten in Gärten. In der Regel hat dann ein jeder sich sein Essen selbst mitzubringen, wird also eine Art von Piknik veranstaltet. Auch die Jagd wird von den Bürgern wenig ausgeübt, höchstens fing man in den Mußestunden Vögel und Hasen mit Fanghölzern, sog. Kolben, mit Schlingen oder mit dem Vogelherde. Das Streben der hansischen Kaufleute, es dem Adel auch hinsichtlich des Waidwerks gleichzutun, stellte sich erst ein, als die Eitelkeit, für mehr gelten zu wollen, alle Schichten ergriffen hatte. „Es helt sich niemand nach seinem stand mehr in hohen und niedern ständen. Was ein bauer sihet vom bürger, das wil er hinnach thun; was der bürger vom edelman sihet, das wil er hinnach thun; was der edelman vom fürsten sihet, das wil er hinnach thun, das es im schmuck und pracht so hoch kommen ist, das es vor grosser ubermasse schier selbs fallen muss", so ruft seufzend ein Moralist des 16. Jahrhunderts aus.

Dieser Mangel an Natursinn haftete übrigens dem gesamten Mittelalter an, und ein gründlicher Wandel trat erst im 18. Jahrhundert ein: wir werden deshalb den hansischen Kaufmann trotz seiner Reisen darum nicht verdammen dürfen. Er blieb auch in dieser Hinsicht ein Kind seiner Zeit.

Tanz und Schmausereien hätten, so sollte man meinen, dem jungen Kaufmann Gelegenheit genug bieten müssen zur Umschau

unter den Töchtern der Stadt behufs Gründung eines eigenen Hausstandes. Das war jedoch nicht der Fall. Die Sorge für Verlobung und Heirat wurde dem zukünftigen Paare von den Eltern abgenommen, nicht nur in bürgerlichen Kreisen; sie wurde als ein Geschäft betrachtet, welches nüchtern und kaufmännisch erledigt sein wollte. Der Rat des nürnberger Barbierers Hans Folz, man solle das Heiraten lassen, wenn man kein Geld habe, wurde ebenso beherzigt, wie der Spruch des ein Jahrhundert älteren Heinrichs des Teichners:

Swer ein wip nemen sol,
der tuot weder minr noch mêr
als ein koufman, der nach lêr
siner friunde koufen tuot.

Männer, die ihr Vermögen durch eigenen Fleiß erworben haben, wie die Mehrzahl der lübecker Bergenfahrer, können deshalb erst in vorgerückterem Lebensalter zur Ehe schreiten. Sie richten ihr Augenmerk vornehmlich auf wohlhabende Witwen, wie Sarnau für Jakob Lubbe, oder überlegen alles recht reiflich, wie der schon erwähnte Vater des Bürgermeisters Heinrich Brockes[1]. Nachdem er sich vom Kannengießer zum ansehnlichen Großhändler heraufgearbeitet, „hat er viele gute mittel und wege nach seiner gelegenheit gehabt, sich zu verehelichen, ist aber sehr sorgfältig darin gewesen und nicht leichtlich zuplatzen wollen. Endlich im 39. jahre seines lebens hat er sich mit einer jungfrau eingelassen, welche nicht von grossem reichthum war, aber wohlgestalt, wohlerzogen und von guten ältern und freundschaft. Mit derselben hat er an brautschatz, ingedömt und reschaff bekommen ungefähr 2000 mark, eins für alle, denn er hat ihretwegen nichts geerbet“. Die Hochzeit kostete 195 Mark (1559).

Bei jüngeren Leuten, sie bildeten die Mehrzahl, verhandelten die Eltern oder die Vormünder häufig durch Mittelspersonen und ohne daß die zu beglückenden Kinder etwas davon wußten. Höhe der Mitgift, Brautschatz, Bestimmungen für den Todesfall mit und ohne Leibeserben wurden eingehend erörtert, und über dem Hin- und Herhandeln verging nicht selten geraume Zeit, bevor eine Vereinbarung zustande kam. Als Hermann Weinsberg derart

---

[1] S. S. 17 Anm. 1.

den einen seiner Brüder glücklich verlobt hatte, saß die Braut bei dem der Verlobung nachfolgenden Essen zwischen den beiden unverheirateten Geschwistern und erklärte hinterdrein, „sei hab dissen abent tuschen minem broder Christian und Gotschalk nit gewist, wer under in beiden der brudegam gewest were“!

Solch unbehagliche Lage wird, wie wir hoffen, den Bräuten nur selten beschieden gewesen sein. Vielerorten waren sie dagegen geschützt durch die Zerlegung des Verlobungsaktes in zwei oder, wenn man will, drei Teile. Hatten Eltern oder Vormünder sich über alle Punkte geeinigt, so erfolgte zunächst der „Zuschlag“, d. h. die Bedingungen wurden vor Zeugen nochmals mündlich oder schriftlich festgestellt. Diesem „toslach“ folgte der „upslag“, kirchliches Aufgebot und offizieller Verlobungsschmaus, oft nach geraumer Zeit. Bei Franz Wessel lagen vier Monate dazwischen, doch durfte er nach der stralsunder Ordnung bereits nach dem Zuschlag „up den avent tor brut gan“, ja sogar Gäste in beschränkter Zahl mitbringen, nur mußte er spätestens um 11 Uhr sich wieder heimbegeben[1]. Anderwärts war es Brauch, daß der zukünftige Ehemann, sobald „man der sachen eins“ war, „der stat trumpeter in der nacht musick vur der brut haus spilen“ ließ. Das Nachtständchen vertrat in diesem Falle gewissermaßen die Stelle unserer Verlobungsanzeigen, nur daß sich damit Aufgebot und offizielles Verlobungsessen keineswegs erübrigten. Auf dem Aufgebot, welches erst im 15. Jahrhundert begegnet und im 16. obligatorisch wird, bestand die Kirche; das seit jeher niemals fehlende Essen erheischten die zärtliche Teilnahme und der gute Appetit der beiderseitigen Anverwandten.

Die Hochzeit endlich, die werscop oder brutlacht, pflegte der Verlobungsfeier alsbald nachzufolgen, und die bei beiden Gelegenheiten stattfindenden Festlichkeiten gaben den Räten wiederum Anlaß zu eingehenden Ordnungen. Mochten beide, Verlobung und Hochzeit, in den Häusern der Eltern oder auf Rat- und Kaufhäusern oder in den jüngeren, geradezu Hochzeitshäuser genannten

---

[1] In Riga war man strenger. Dort durfte der Bräutigam erst im letzten Monat vor der Hochzeit „samelinge edder trecke maken to der brud“ (Bursprake v. 1384).

Gebäuden gefeiert werden: stets sah man sich von Obrigkeits wegen genötigt, der übermäßigen Prunksucht zu steuern. Sowohl hinsichtlich der Kostbarkeit der Kleidung, Geschenke[1] und Trinkgelder als auch bezüglich der Zahl der einzuladenden Gäste, der Menge der aufzutischenden Gerichte und Getränke und der Dauer der Festlichkeiten.

Diese begannen bei der Hochzeit in der Regel mit dem gemeinschaftlichen Besuch einer öffentlichen Badestube. Er entsprach etwa unserem Polterabend. Denn wie die Badestuben, namentlich im 15. und 16. Jahrhundert nicht nur um der Reinlichkeit, sondern auch um der geselligen Unterhaltung willen benutzt und aufgesucht wurden, so wurden auch zum „Brautbade“ Freunde und Freundinnen geladen und mit Speise und Trank bewirtet, worauf gemeiniglich ein Tanz nachfolgte. Am Hochzeitstage dagegen wurde die kirchliche Einsegnung gern am frühen Morgen vollzogen. Sie setzte sich übrigens nur langsam seit dem 13. Jahrhundert durch und hat die Laientrauung erst im 16. Jahrhundert vollständig verdrängen können. Die Kirche verlangte überdies, daß das Brautpaar nüchtern eingesegnet werde, gleichwie der Priester seine erste Messe nüchtern lesen muß; das war jedoch eine zu starke Zumutung, und mehr Erfolg hatten die weltlichen Obrigkeiten mit ihrer Vorschrift, daß die Brautleute mit Gefolge um 9 Uhr aus dem Hause sein müßten, damit die Frühbewirtung der Verwandten und Freunde nicht zu lange dauere[2].

Der Zug zur und von der Kirche gestaltete sich bei allen Ständen so prächtig wie nur möglich, ebenso das Festmahl, welches an die Trauung sich meist unmittelbar anschloß. Bei dem reichlichen Essen sorgten Musik, Gesang und mitunter sogar mimische Darstellungen für zweckmäßige Pausen, und vor allem trat auch hier der Reigen in sein Recht ein. Während des Mahles und vollends nach dem Mahle wurde getanzt. War das letzte Gericht verzehrt, so erfolgte die Darbringung der Hochzeitsgaben,

---

[1] Das angehende Paar beschenkte einander nur mit geringen Gaben. Er widmet ihr meist ein Paar Pantoffeln, sie ihm ein Badehemd und seit dem 16. Jahrhundert auch ein „nesedok“.

[2] Die Trauung des einen Bruders von Hermann Weinsberg erfolgte allerdings 1554 „des morgens seir froe, umb 4 uren“, aber Weinsberg hebt es auch als Ausnahme hervor.

auch sie schon früh Gegenstände wetteifernden Aufwandes, für den man sich an Speise und Trank schadlos zu halten suchte[1].

War über alle dem der Abend herangekommen, so wurde das junge Paar von den Eltern und in der Regel von der gesamten Hochzeitsgesellschaft nach Hause in die Brautkammer geleitet, bei hellem Kerzen- oder Fackellicht und unter Vorantritt der Spielleute. Die alte rechtliche Bedeutung dieser Sitte war in unserer Periode dem Bewußtsein der meisten wohl bereits entschwunden, aber der Brauch hat sich, wiewohl modifiziert, an fürstlichen Höfen bis auf unsere Tage erhalten, während andere Bräuche, wie die Verteilung oder das Austanzen des Brautkranzes und der Brautschuhe[2] auch in weiteren Kreisen noch in Übung sind.

Am nächsten Morgen fanden Verwandte und Freunde schon in aller Frühe sich ein, um das junge Paar zu begrüßen und mit ihm das Frühstück einzunehmen: „das Brauthuhn zu verzehren", denn ein gebratenes Huhn und Eierkuchen durften dabei nicht fehlen. Der junge Gatte bescheerte seiner Gemahlin die, vielfach vorher stipulierte, Morgengabe, welche das frei verfügbare Eigentum der Frau verblieb und nach ihrem kinderlosen Tode vor dem Manne an ihre Verwandten vererbte — ein Anlaß zu vielen Prozessen —, worauf die Gesellschaft sich wie Tags zuvor in die Kirche begab, um der Messe beizuwohnen. Dieser Kirchgang war schon lange Zeit Sitte, bevor die kirchliche Trauung sich durchgesetzt hatte. Heimgekehrt, setzte man sich wieder zu Tische und verbrachte den Tag in ziemlich gleicher Weise wie den vorhergehenden.

Solche dreitägige Feiern kann man für die wohlhabenderen Kaufleute als die Regel bezeichnen; geringer bemittelte begnügten sich auch mit zwei Tagen, reichere dehnten die Feste noch länger aus. Verlauf und Wesen blieben die gleichen. Denn die Abhaltung dieser Festlichkeiten in den öffentlichen Gebäuden wegen Beschränktheit der häuslichen Räume minderte zwar gewiß nicht die Festesfreude, wohl aber ließ sie eine Eigenart für die einzelnen Veranstaltungen in nur sehr beschränktem Maße Platz greifen.

---

[1] Gentzkow erzählt gelegentlich, daß sein Geschenk (an Nichtverwandte) „kostede mi 1 mark, dar dranck ich wol vor"!

[2] Jetzt an den Höfen und auch sonst ersetzt durch Strumpfbänder.

Das junge Ehepaar erhielt, selbst in recht wohlhabenden Kreisen, nach der Hochzeit häufig „Wohnung, Kost und Unterhalt" in dem elterlichen Hause des einen oder des andern Teiles. Ihm sollte in der Zeit des zunehmenden Luxus der Beginn des Haushalts erleichtert werden, und so finden wir diese Sitte im 15. bis 16. Jahrhundert weit häufiger als früher. Doch geben vielfach rein kaufmännische Rücksichten den Ausschlag: der Schwiegersohn trat in das Geschäft des Schwiegervaters ein, oder das Heiratsgut der jungen Frau muß dem Betriebe des Mannes und dessen Eltern aufhelfen. Die Eheberedungen gewähren in dieser Hinsicht ein recht mannigfaches Bild und lassen im Laufe der Zeit die Kaufmannsfrau immer selbständiger und handlungsfähiger erscheinen. Namentlich wenn Witwen zu der zweiten oder mehrfachen Ehe schreiten — in Köln heiratete 1498 eine zum 7. Male — behalten sie sich vielfach die selbständige Führung ihres Geschäfts und ihrer Kasse vor. Die Mitteilungen von Hermann Weinsberg über seine zweite Ehe mit einer Witwe geben darüber eingehende Auskunft; selbst als das Ehepaar eine Vergnügungsreise in die Niederlande unternimmt, führt es gesonderte Rechnung: „ich hab vur min heubt verzert bei 12 daler, min hausfrau auch wol so fil us dem iren". Aehnliches scheint, mindestens im 16. Jahrhundert, häufig der Fall gewesen zu sein, wenn der Mann Mitglied des Rates war. Die Frau des rechtsgelehrten Bürgermeisters Dr. Gentzkow von Stralsund z. B. kaufte und verkaufte Getreide, Fische usw., und ließ sich wiederholt vom Gatten Auslagen wiedererstatten, die sie für Kleidung und Unterhalt ihrer gemeinsamen Kinder bestritten hatte. Aber auch andere Frauen hielten den Daumen nicht minder energisch auf dem Beutel und wußten die Zeit, die ihnen nach Erfüllung ihrer nächstliegenden Pflichten noch übrig blieb, nutzbringend für ihr Haus zu verwenden. Der eheliche Friede wurde dadurch nicht gestört, und wenn wir von ihm naturgemäß wenig hören, so sind doch sicher die Ehen dazumal in der weit überwiegenden Mehrzahl ebenso glücklich verlaufen wie in der Jetztzeit. Dafür zeugt auch die weit größere Häufigkeit der Ehen. An bösen Weibern hat es nicht gefehlt, umgekehrt auch nicht an bösen Männern, nur ist von den letzteren weit seltener die Rede. Wenn wir jedoch den ausschließlich männlichen Dichtern und Künstlern jener Tage vertrauen dürfen, so endeten

etwaige Zwiste um das Regiment im Hause — der Kampf um die Hosen, wie man damals zu sagen pflegte — in der Regel mit dem Siege der Frauen. Den meisten Gatten wird es indessen ergangen sein wie Hermann Weinsberg mit seiner zweiten Frau. Sie setzte ihm mitunter arg zu, aber „do die stupen uber waren, haben wir uns gesonet“.

Für solch guten Ausgang ehelicher Auseinandersetzungen und ein im ganzen herzliches Verhältnis der Ehegatten sprechen auch die freilich seltenen Nachrufe und wenigen Familienbriefe, die uns aus hansischen Kaufmannskreisen überliefert sind. Die Form der Briefe erinnert an die knappen und trockenen geschäftlichen Schreiben, aber die vielfach holprigen und schwerfälligen Ausdrücke lassen deutlich genug wahrhafte Zuneigung erkennen. Weit weniger tritt diese in den Testamenten zutage, doch müssen wir uns da des Umstandes erinnern, daß die Heiratsverträge bereits alle Vermögensverhältnisse der Gatten geregelt hatten, der letzte Wille dagegen in erster Linie dazu dienen mußte, für das künftige Seelenheil des Erblassers Sorge zu tragen.

Wir können uns heute schwer eine Vorstellung davon machen, wie arg der Gedanke an den Verbleib der Seele nach dem Tode auf dem mittelalterlichen Menschen gelastet, und wie stark die von der Geistlichkeit mit Vorliebe ausgemalten Schrecken des Fegefeuers auf ihn eingewirkt haben. Der Hinweis, daß gute Werke, Seelenmessen, Fürbitten Dritter, milde Stiftungen, Schenkungen an Kirchen und dergleichen mehr die Dauer des peinvollen Leidens nach dem Tode abzukürzen imstande, fiel unter diesen Umständen auf einen überaus empfänglichen Boden. Bedachte man nun bereits bei Lebzeiten um des Seelenheils willen gern Arme und Aussätzige, sammelnde Nonnen und Mönche und nicht zuletzt auch die Pfarrer und Vikare, so traf man vollends für den Todesfall zahlreiche Verfügungen zu milden Zwecken und zugunsten der Kirche. Ja in kindlich naiver Weise hoffte man sogar, für sich Gnade zu erlangen wenn man Summen aussetzte, damit Fremde gegen Entgelt barfuß Wallfahrten unternähmen oder auch außerhalb der Fasten sich des Genusses von Fleisch enthielten. Man ersparte sich selbst derart Mühen und Entbehrung und lastete sie gegen Bezahlung Dritten auf in der Hoffnung, dadurch rascher zu den Freuden des Himmels zu gelangen. Gewiß lassen sich aus den

Testamenten viel Züge schöner und werktätiger Menschenliebe anführen, und der Fürsorge für Gesellen und Lehrlinge, für arme Verwandten und Angehörigen ist bereits oben gedacht, aber voransteht durchweg die einen allerdings selbstsüchtig anmutende Sorge für das persönliche Wohlergehen im Jenseits.

Im Einklang damit ist es auffallend, wie häufig die Kinder geradezu benachteiligt werden durch das Uebermaß der Vergabungen, und wie wenig, man kann fast sagen gar nicht, der Erhaltung des eigenen Geschäfts gedacht wird. Der Erwerbstrieb, die auri sacra fames, war ganz ohne Frage zu allen Zeiten vorhanden, und er hat jeden tüchtigen Kaufmann beseelt, aber der Sinn für ein dauerndes, auf die Nachkommen zu vererbendes Wachstum und Gedeihen der eigenen Handlung — der Firma, würden wir sagen —, war in den hansischen Kreisen der älteren Zeit nach den Testamenten zu urteilen in sehr geringem Umfang ausgebildet. Gerade die Männer, welche ihren Wohlstand der eigenen Arbeit und Tüchtigkeit zu verdanken hatten, sorgen testamentarisch am ehesten dafür, daß ihre Kinder womöglich ebenso von vorne anfangen mußten, wie sie selbst es getan. Ein Zug, der gegenüber den Klagen über die parteiische Beschaffenheit des städtischen Regiments nicht außer Acht zu lassen ist. — Im Laufe des 15. Jahrhunderts tritt hierin allerdings ein bemerkbarer Umschwung ein, dennoch dauert das Vorwiegen der Rücksichtnahme auf das eigene zukünftige Wohl auf Kosten des Wohles der Kinder an bis in das 16. Jahrhundert[1]. Eine Geschichte des Familiensinnes findet in dieser Hinsicht in den kaufmännischen Testamenten reichlichen Stoff.

Nahte sich die Stunde des Scheidens, so ließ ein Jeder, der von ihr nicht überrascht wurde, die Gnadenmittel der Kirche und die Sterbekerze sich reichen. Die bildlichen Darstellungen von Sterbeszenen veranschaulichen regelmäßig beides. Dagegen scheint die Sitte des Johannistrunkes am Sterbelager, welche den Wunsch des Wiedersehens versinnbildlicht, nur in Mitteldeutschland üblich gewesen zu sein. Das Begräbnis erfolgte meistens bereits am

[1] Franz Wessel setzte noch 1565 ein Testament mit sehr reichen Gaben auf und erklärte, scholde yd ok syn sone Hans missen, so sollten doch die Armen genug haben.

Tage nach dem Hingang und auch bei ihm griff der Luxus im Laufe der Zeit immer mehr um sich. Die Obrigkeiten mußten schließlich allerorten der unnützen Pracht und dem Pomp bei Ueberführung der Leiche in die Kirche, beim Seelenamt und der Bestattung[1], bei den Totenmessen am 7., 30 und am Jahrestage, und vor allem dem Aufwand bei den Totenschmäusen entgegentreten. Auch bei diesem Anlaß waren es vornehmlich materielle Genüsse, welche den Hinterbliebenen über den Schmerz hinweghelfen sollten.

Wer es vermochte, ehrte jedoch das Andenken an den oder die Heimgegangenen durch ein Denkmal, Schild oder Grabstein, sei es in der Kirche sei es auf dem Kirchhof. Auch mit diesen Zeichen der Erinnerung wurde viel Verschwendung getrieben[2] und die Räte schritten vielerorten dagegen ein. Wir Nachfahren sind indessen in diesem Falle unsern Vordern dankbar, daß sie das Gesetz nicht beachtet haben. Wir würden die Fülle an prächtigen älteren Denkmälern, welche so viele unsrer Kirchen in hansischen Städten schmücken, nur ungern missen. Die Platten und Steine sind nur zum Teil heimische Erzeugnisse, aber sie lehren, daß der hansische Kaufmann neben dem Geschäft auch die Kunst zu schätzen wußte.

„Adieu eerdsche state,
Adieu melodie,
Jc moet myne strate,
Ghedinct miins Marie!"

[1] Beiläufig sei bemerkt, daß der Gebrauch des Sarges erst im 16. Jahrhundert von den oberen zu den niederen Kreisen des Volkes vorgedrungen ist. Die Leiche wurde in der Regel ohne Sarg zur Erde bestattet. Vgl. die Darstellungen von H. Burgkmair, wieder abgebildet bei Schultz, Das Leben, S. 441. Franz Wessel dagegen ließ sich 1549 bei Lebzeiten einen Sarg anfertigen und neben seinem Bette aufhängen; 21 Jahre vor seinem Tode! Er scheint darin gleichfalls Tonangeber der Mode in Stralsund gewesen zu sein.

[2] Thomas Murner geißelt sie in seiner Narrenbeschwörung nicht übel:

„Mancher hat vil grosser acht
Wie er im ein grebnis macht
Und wendt so grossen kosten an
Den grabstein muss er hoven lon
Das hündlin muss zuo füssen ston" usw.

So lautet der Abschiedsspruch auf einer der schönsten unter allen erhaltenen Grabplatten.

Ein namenloser Cistercienser aus Schlesien, der seine Erfahrungen in dem seinem Kloster Leubus benachbarten Breslau gesammelt haben mag, greift den Kaufmann des 14. Jahrhunderts ingrimmig in schlechten Versen an:

„Item mundi mercatores
Qui sunt nisi fraudatores?
Semper fallere pretendunt,
Sive emunt, sive vendunt.
Deum sanctosque periurant
Et mentiri parum curant.
Quando boni nummi vadunt
Statim eos igni tradunt,
Et quod manet pagamentum,
Scarra est et non argentum.
Sic confundunt mundum totum,
Istud est ubique notum.
Pondus, numerus, mensura,
Simul omnis mercatura,
Sic per eos sunt infectae
Quod vix unus agit recte.

Spricht aus diesen Versen die sichtliche Entrüstung eines durch trübe Erlebnisse Gewitzigten, so läßt sein rheinischer Ordensbruder Caesarius von Heisterbach zwei kölner Kaufleute neben anderem zwei Sünden beichten, „quae in se valde sunt magna, licet propter usum mercatoribus maxime parva videantur et quasi nulla, mendacium scilicet atque periurium. Domine, inquiunt, pene nihil possumus emere, nihil vendere, nisi oporteat nos mentiri, iurare et saepe periurare“.

Aehnliche Zornesausbrüche oder Vorwürfe ließen sich unschwer aus allen Zeiten, in erdrückender Fülle aus dem 16. Jahrhundert zusammenstellen. Abgesehen von dem moralisierenden Eifer der Sittenprediger, gelangt in ihnen der Klassenhaß des verarmenden Ritters aber auch die Meinung des kleinen Mannes zum Ausdruck. Betrug und Warenverfälschung aller Art — namentlich beim Weinhandel, wie in unsern Tagen — Unredlichkeit und Wucher, sie werden dem Kaufmann im allgemeinen wie Einzelnen im be-

sonderen vorgehalten. Ja, Erasmus von Rotterdam faßt sein Verdammungsurteil in die Worte zusammen: „die Kaufleute sind die törichteste und schmutzigste Menschenklasse". Weiter konnte die Mißachtung nicht gehen. Die kaufmännischen Zeitgenossen des großen Humanisten werden hoffentlich sich über seinen einfältigen Ausfall ebenso getröstet und vielleicht selbst gelacht haben, wie ihre Vorgänger über die oben angeführten. Denn so gewiß die Beschuldigungen in vielen Einzelfällen berechtigt gewesen sind, der Kaufmannsstand im ganzen erhielt bereits in hansischer Zeit den Ehrentitel der Ehrbarkeit, und die kaufmännische Ehre blieb allen Anfeindungen gegenüber ebenso unversehrt wie die Unbescholtenheit des Standes[1]. Dazu lehren Handelsbriefe und Handelsbücher, Handelsgesellschaften und kaufmännisches Kreditwesen übereinstimmend, daß in den kaufmännischen Kreisen ein ganz außerordentliches Vertrauen obwaltete, welches nur auf Redlichkeit und Ehrlichkeit beruhen und nur bei dauernder Herrschaft von Treu und Glauben sich erhalten konnte. Vor allem aber zeugt für den Kaufmann die Stellung, die er allenthalben in seiner Vaterstadt einnahm und mit Erfolg ausfüllte. Die unbesoldeten Ehrenämter der Bürgermeister und Ratsmannen waren im hansischen Bereich allgemein den Angehörigen kaufmännischer Betriebe vorbehalten. Die Würden gewährten keineswegs nur Vorteil und Genuß, aber ihr Besitz legte die Leitung der äußeren und inneren Geschicke der Städte in die Hände von Männern, welche ihre Mitbürger in der Tat an Weite des Blickes und Sicherheit des Urteils überragten.

Denn man vergegenwärtige sich nur, welche Aufgaben der mittelalterliche Kaufmann im Gegensatz zum Kleinbürger zu bewältigen hatte. Neben Warenkunde, Rechenkunst und Buchführung mußte er Sprachen beherrschen, die Rechte, Zölle, Straßen, Münzen und Gewichte der Lande kennen, in die sein Handel ihn führte, Art und Weise der Menschen erkunden, mit denen er geschäftlichen Verkehr pflegte, denen er sein Hab und Gut anvertraute. Vieles konnte er davon nur auf Reisen erwerben, und diese erweiterten zugleich seinen politischen und geistigen Horizont, lehrten

---

[1] Von den zahlreichen Ordnungen der Hanse wie der Einzelstädte, welche die Auswüchse und Unregelmäßigkeiten des Handels bekämpfen, kann ich hier absehen.

ihn mit Fürsten und Herren verkehren und nicht zuletzt auf eigenen Füßen stehen. Die einzelne Persönlichkeit gelangte da ganz anders zur Entfaltung und zum Bewußtsein ihrer selbst, als es in dem Banne der heimischen Zunftstuben möglich war, und sie setzte heimgekehrt auch daheim sich durch.

Entstehung und Blüte der Hanse waren das Ergebnis schwerer und andauernder Arbeit: geleistet und geleitet hat diese vorzugsweise der Kaufmann.

Altenburg.
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

Pfingstblätter
des
Hansischen Geschichtsvereins.

Einzelpreis 1 Mark.
Bei Abnahme von 10 Stück an zu den auf der zweiten Umschlagseite dieser Blätter angegebenen Partiepreisen erhältlich.

Blatt I. 1905.

Die Hanse und England.

Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert.

Von

Walther Stein.

Blatt II. 1906.

Oldenburgs Seeschiffahrt
in
alter und neuer Zeit.

Von

Georg Sello.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

Heinrich Theodor Behn

Bürgermeister der freien und Hansestadt Lübeck

von

E. F. Fehling.

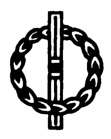
Preis: geheftet 4 Mark 60 Pf., gebunden 5 Mark 80 Pf.

Aus dem Vorwort des Verfassers:

Dies Buch ist dem Gedächtnis eines Mannes gewidmet, der wie kaum ein anderer der Arbeit des lübeckischen Senates während der letzten 40 Jahre des vorigen Jahrhunderts das Gepräge gegeben hat.... Vermag es außerhalb Lübecks Interesse zu erwecken, so wird das als ein Verdienst der Persönlichkeit Behns anzusprechen sein.

Die Schrift will das Wirken Behns schildern. Auf seine Lebensschicksale nimmt sie kaum mehr Bezug, als zum Verständnis seines Charakters und seiner Arbeit notwendig ist. Wer eine Chronik des Behnschen Hauses erwartet, lege das Buch aus der Hand. Anderseits gestattet, ja verlangt die vorbezeichnete Aufgabe das Eingehen auf nicht unwichtige Gebiete und Zeitabschnitte der neueren lübeckischen Geschichte.

Als Quellen zur Ausarbeitung dieser Schrift dienten dem Verfasser neben Behns eigenen Aufzeichnungen und Erinnerungsblättern die Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, die Senatsakten, die lübeckischen Blätter.



Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt IV. 1908.

Hinrich Murmester.

Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit.

Von

Hans Nirrnheim.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1908.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	87½	=
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85	=
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80	=
=	=	=	51—100	=	=	=	=	75	=
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70	=
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65	=

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt IV. 1908.

Hinrich Murmester.

Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit.

Von

Hans Nirrnheim.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1908.

Inhaltsübersicht.

Einleitung S. 1. Murmesters Abstammung S. 4. Lehr- und Wanderjahre: Erfurt S. 5, Padua S. 8, Rom S. 16. Rückkehr nach Hamburg S. 17. Wahl in den Rat 1465 und zum Bürgermeister 1467 S. 19. Richtlinien der hamburgischen Politik S. 20. Verhältnis Hamburgs zu Christian I. von Dänemark S. 24. Stellung Hamburgs und Tätigkeit Murmesters in dem Zwiste zwischen Christian I. und Gerhard von Oldenburg 1465—1473 S. 23. Der hansisch-englische Krieg 1468—1474 S. 32. Murmesters Beteiligung an den Maßregeln gegen England und an den Friedensverhandlungen zu Utrecht S. 36. Murmester in den Verhandlungen mit den Niederländern zu Utrecht S. 42. Seine politische Tätigkeit nach dem Frieden von Utrecht S. 49. Mutmaßliche Stellungnahme zur Zeit des Neußer Reichskriegs 1475 S. 52. Verdienste um die Aussöhnung der Hanse mit Cöln 1476 S. 53. Teilnahme an den Verhandlungen mit den Niederlanden zu Münster 1479 S. 54. Tätigkeit in Verhandlungen mit benachbarten Fürsten und Städten S. 56. Juristische Wirksamkeit S. 58. Sonstige Tätigkeit im Bürgermeisteramte S. 60. Das Jahr 1480 S. 62. Letzte Beziehungen zum Könige von Dänemark S. 63. Letztwillige Verfügungen S. 66. Ableben 1481 S. 69. — Anhang: Quellen- und Literaturnachweise S. 70.

Aus den bewegten Verhandlungen, die sich an den im Jahre 1563 erfolgten Übergang der hamburgischen Finanzverwaltung vom Rat auf acht bürgerliche Vertreter anknüpften, ist uns eine Episode überliefert, die in ihrer temperamentvollen Unmittelbarkeit auch heute noch eines fesselnden Reizes nicht entbehrt. Es war am 4. Juni 1565. Der Rat hatte die acht Kämmereiverordneten zu sich ins Rathaus entboten, um ihnen verschiedene Anträge auf Geldbewilligungen vorzulegen. Wie häufiger in der letzten Zeit wurden die Verhandlungen in einer ziemlich gereizten Stimmung geführt, die ihren Höhepunkt erreichte, als der Rat die Bewilligung der seit alters üblichen Ehrenkleider für seine Sendeboten zum bevorstehenden Hansetag verlangte. Die Verordneten verhielten sich völlig ablehnend und wollten sich auf keine Diskussion über diese schon früher von ihnen zurückgewiesene Forderung einlassen. Unwillig erhob sich darauf der Bürgermeister Hermann Wetken und meinte, unter diesen Umständen würde man der Gesandtschaftsreisen bald ganz überdrüssig sein; er sei ohnedies entschlossen, sich deren nicht mehr so viele wie bisher aufbürden zu lassen, denn er sei ebensowenig ein Stalljunge, wie andere Leute. Diese Äußerung brachte die Verordneten in den Harnisch, und es wurden dem Bürgermeister aus ihrer Mitte die zornigen Worte ins Gesicht geschleudert: „Wenn so der selige Bürgermeister Murmester geredet und gehandelt hätte, so würde er wenig Ersprießliches für die Stadt gewirkt haben. Der aber sei ein andrer Mann gewesen. Sonderlich große Güter habe er zwar nicht hinterlassen, aber etwas Besseres, einen ehrlichen und redlichen Namen. Den habe er mit sich in die Grube genommen, und der werde wohl, so lange die Stadt stehe, unsterblich bleiben, während die Männer, die ihr Leben nach anderen Grundsätzen

geführt, schon jetzt längst vergessen seien." Herr Wetken hat auf diese schneidenden und anzüglichen Worte nichts erwidert. Sein Amtsgenosse aber, der Bürgermeister Albert Hackemann, bemühte sich vergebens, die Verordneten zu besänftigen und zur Nachgiebigkeit zu bewegen.

Nicht so sehr die ziemlich gleichgültige Streitsache selbst ist es, die uns bei diesem Vorgange fesselt, als vielmehr die Art und Weise, wie der Rat und die Kämmereiverordneten miteinander verhandelten, die Lebhaftigkeit vor allem, mit der die letzteren den Namen eines Mannes ins Gefecht führten, den längst des Grabes Dunkel beschattete. Hundert Jahre waren gerade verflossen, seitdem Hinrich Murmester in den Rat seiner Vaterstadt eingetreten war, mehr als achtzig, seitdem der Tod ihn dahingerafft hatte. Wodurch hatte dieser Mann es verdient, — die Frage drängt sich auf — daß noch nach so langer Zeit die Bürger seiner mit warmen Herzen gedachten und seinem Namen Unsterblichkeit prophezeiten? Was war er seiner Vaterstadt und seinen Mitbürgern gewesen? Was hatte er gewirkt und geschaffen? Worin lag die Bedeutung seiner Persönlichkeit?

Derartige Fragen sind indessen leichter gestellt, als beantwortet. Es ist eine häufig geäußerte Klage, daß es überaus schwierig ist, von den Männern, die in den Zeiten hansischer Größe auf den Hansetagen und in den einzelnen Städten die führende Rolle gespielt haben, sich ein klares Bild zu machen und sie in ihrer Individualität zu erkennen. Die Überlieferung ist in der Regel nicht so beschaffen, daß ihre Persönlichkeiten sich mit wünschenswerter Schärfe aus ihrer Umgebung absondern. Wohl vermögen wir häufig mit Bestimmtheit zu erkennen, wer die leitenden Männer gewesen sind, wohl sehen wir sie in den hansischen und in den vaterstädtischen Angelegenheiten unermüdlich raten und taten: in die innersten Beweggründe ihres Wirkens aber einzudringen, ihre einzelnen Handlungen aus ihrem Wesen heraus zu begreifen, festzustellen, was ihr Eigenstes war, mit einem Worte, sie als geschlossene Persönlichkeiten zu erfassen und lebendig zu machen, das will meist nicht oder doch nur in sehr beschränktem Maße gelingen. Es steht mit Hinrich Murmester nicht anders. Unendlich oft begegnet uns sein Name in den hansischen Protokollen, in den hansestädtischen Korrespondenzen, in den hamburgischen

Kämmereirechnungen und Stadtbüchern, an zahllosen bedeutenden und weniger bedeutenden Ereignissen und Verhandlungen ist er beteiligt, und wir erhalten das Bild eines rastlos tätigen Mannes; aber trotzdem fehlt viel, um ihn in dem vollen Lichte eines einheitlichen und selbständigen Willens sehen, um auch nur in den bedeutungsvollsten Momenten seiner Wirksamkeit seinen persönlichen Einfluß immer im einzelnen klarlegen und die ihn beherrschenden inneren Kräfte und Grundsätze aufdecken zu können, durch die seine Handlungen und seine Lebensführung bedingt wurden. Es fehlt vor allem an Selbstzeugnissen dieses Mannes, die uns über seine staatsmännischen und politischen Leistungen aufklären und einen Maßstab für die Beurteilung seiner Lebensarbeit geben könnten, und es fehlt uns auch völlig an den Aufzeichnungen eines Zeitgenossen, der etwa mit hingebender Teilnahme die Taten des Bürgermeisters verfolgt und eine Schilderung seines Lebens oder einzelner Epochen dieses Lebens der Nachwelt überliefert hätte. Es ist derselbe Mangel, der uns immer wieder begegnet, wenn wir den Persönlichkeiten der mittelalterlichen hansischen Staatsmänner näherzukommen suchen.

Sollen wir deshalb darauf verzichten, uns mit dem Leben und den Taten dieser Männer näher zu beschäftigen? Doch wohl nicht. Auch sie, die an einem großen Werke, der Entwicklung des deutschen Handels und der deutschen Seemacht, mitschaffend tätig gewesen sind, die an hervorragender Stelle stehend in treuer Arbeit sich gesorgt und gemüht haben um das Gedeihen ihrer Städte und der großen Gemeinschaft, der diese angehörten, haben Anspruch darauf, daß man sich ihrer erinnert und den Spuren ihrer Tätigkeit selbst in dem beschränkten Maße, in dem dies möglich ist, nachzugehen sucht. Das Interesse für die hansische Geschichte aber kann nur gewinnen, wenn man mehr als bisher bestrebt ist, sie des unpersönlichen Charakters, der ihr nun einmal anhaftet, ein wenig zu entkleiden. Auch ihr Gang ist ja beeinflußt und gelenkt worden durch die Kräfte und Ideen mit oder gegen einander handelnder Einzelpersonen, wenn auch in diesen sich vielfach die Wünsche und Ziele von Gesamtheiten verkörperten. Es kann das Studium der hansischen Geschichte nur fördern und beleben, wenn wir uns bemühen, hinter den hansischen Verhandlungen, die uns in unendlicher Fülle aufbewahrt sind, die Arbeit und

den Einfluß der führenden Männer aufzusuchen und uns ihr Lebenswerk zu vergegenwärtigen, soweit noch die Möglichkeit dazu besteht.

So soll denn auf den folgenden Blättern versucht werden, zusammenzufassen, was sich über den Mann, den wir in so hohen Worten rühmen hörten, hat ermitteln lassen. Es liegt dabei in der Natur der Sache, daß wir, um die vielfach dürftigen Notizen, die von seiner Wirksamkeit Kunde geben, zu verstehen und zu verbinden, häufig auf die Verhältnisse, die ihn umgaben, auf die Ereignisse, die seine Mitarbeit erforderten, umständlicher werden eingehen müssen, als es bei einer reicheren Überlieferung über seine persönlichen Eigenschaften und Schicksale und über die Motive seiner Handlungen erforderlich sein würde. Seinem eigenen Leben lassen sich oft die Farben nicht entnehmen, die erwünscht sind, um ein einigermaßen zusammenhängendes Bild seiner Laufbahn zu entwerfen.

* * *

Wie so manches Geschlecht, das es im Mittelalter in Hamburg zu Wohlstand und Ansehen gebracht hat, stammte auch die Familie Murmester wahrscheinlich aus der lüneburgischen Gegend. Am Ende des 14. Jahrhunderts taucht ihr Name in Hamburg auf. Im Jahre 1386 wird ein Henneke Murmester genannt. Einige Jahrzehnte darauf begegnet uns Hinrich Murmester, der Vater des späteren Bürgermeisters. Er war Kaufmann und hat wohl vornehmlich zu den Niederlanden in Handelsbeziehungen gestanden, denn er gehörte der angesehenen Kaufmannsgesellschaft der Flanderfahrer als Mitglied an. Auch als Kirchengeschworener zu St. Nikolai wird er erwähnt. Aber wir hören nur kurze Zeit von ihm. Er ist früh gestorben, eine Witwe Hilleke, die Tochter des hamburgischen Bürgers Nikolaus Oldendorp, mit zwei unmündigen Kindern, Johannes und Hinrich, zurücklassend. Nicht lange hat die Mutter den Witwenstand ertragen. Sie hat sich, wohl im Jahre 1445, aufs neue vermählt mit Hinrich Frauenengel, und in dieser Ehe einem dritten Sohn, Jasper, das Leben gegeben. Nur der älteste ihrer Söhne, Johannes Murmester, ergriff

den väterlichen Beruf des Kaufmanns. Die beiden jüngeren strebten nach höheren Dingen und wandten sich dem Studium zu. Jasper Frauenengel wählte das Studium der Theologie, Hinrich Murmester, der uns hier beschäftigen soll, wurde Jurist.

Anfangs vielleicht in der bei den Bürgern sehr beliebten städtischen St. Nikolaischule, dann im Marianum, der altehrwürdigen Schule des Hamburger Doms, wird Hinrich Murmester, der etwa im Jahre 1435 das Licht der Welt erblickt hat, den Grund zu seiner Bildung gelegt haben. Hier im Gebrauche der lateinischen Sprache, in grammatischen, dialektischen und rhetorischen Übungen vorbereitet, hat er im Jahre 1452 die Universität Erfurt bezogen und damit seine Lehr- und Wanderjahre angetreten.

* * *

Erfurt war im Mittelalter eine nicht unbedeutende Stadt, die an Größe und an Wohlstand hinter Hamburg kaum zurückgeblieben sein wird. Im Mittelpunkt Thüringens gelegen, Kreuzungspunkt der wichtigsten Straßen des Landes, von denen einzelne wiederum Teilstrecken größerer Handelswege Deutschlands bildeten, hatte sich Erfurt zu einer angesehenen Handelsstadt entwickelt, durch die ein lebhafter Verkehr hindurchflutete. Was aber der Stadt ihr ganz eigenes Gepräge gab und ihr weithin strahlenden Glanz verlieh, das war die im Jahre 1392 in ihren Mauern eröffnete Universität, die fünfte im Kranze der deutschen Hochschulen. Eine Schöpfung des Erfurter Rates, vornehmlich aus städtischen, nicht aus fürstlichen oder kirchlichen Mitteln unterhalten, hatte sich die Erfurter Universität um die Mitte des 15. Jahrhunderts vielleicht zu der besuchtesten in Deutschland entwickelt. Damals verbreitete sich das Wort: Wer recht studieren will, der ziehe nach Erfurt! Und in der Tat fand der Student hier alles, was ihm die Studienjahre anregend und angenehm machen konnte: berühmte Lehrer, gute Bibliotheken, reich ausgestattete öffentliche und viele private Bursen, in denen nach der Sitte der Zeit die Scholaren unter der Aufsicht von Magistern ihre Wohnung hatten. Man hat den damaligen Aufschwung der Universität

Erfurt wohl daraus erklären wollen, daß im Gegensatz zu den Schwesteranstalten hier ein freierer, von der mittelalterlichen Weltanschauung, der Scholastik, sich abwendender Geist gewaltet habe, der schon früh von humanistischen Ideen getränkt worden sei. Allen anderen Universitäten voran sollte nach dieser Ansicht Erfurt den von Italien herübergekommenen Lehren der Humanisten eine Stätte bei sich eingeräumt haben. Neuere Forschungen haben diese Meinung indessen widerlegt und dargetan, daß von der behaupteten Führerschaft Erfurts in der humanistischen Bewegung Deutschlands keine Rede sein kann. Die Erfurter Hochschule stand vielmehr zunächst noch durchaus im Banne der Scholastik, die hier sogar einseitiger als an anderen Universitäten vertreten wurde, und völlig in den strengen Formen und nach den Regeln der scholastischen Lehrweise vollzog sich demgemäß auch noch der Studiengang der Erfurter Scholaren.

Unter dem Rektorate des theologischen Professors Johann Gudirmann ist Murmester Ostern 1452 gegen Zahlung der Gebühr von 23 Groschen in die Matrikel der Universität eingetragen und sodann in die philosophische, oder wie man damals sagte, die artistische Fakultät aufgenommen worden. Wo der junge Student in Erfurt heimisch geworden ist, der Zucht welches Magisters er sich anvertraut hat, darüber ist nichts bekannt. Auch wie er seine Studien im einzelnen einrichtete, läßt sich nicht mehr feststellen. Dennoch vermögen wir uns die Art seiner Tätigkeit im großen und ganzen zu vergegenwärtigen. Der Studiengang aller artistischen Scholaren einer Universität — und auch wer sich der Theologie, der Jurisprudenz oder der Medizin widmen wollte, mußte ja im Mittelalter zunächst durch die artistische Fakultät gehen — war im wesentlichen der gleiche. Wie bei den übrigen Fakultäten war auch hier das Ziel unter der Herrschaft der Scholastik nicht, die Studenten zu selbständigen wissenschaftlichen Forschern zu erziehen, sondern vielmehr, ihnen einen bestimmten, überlieferten Wissensstoff zu vermitteln, und ferner, sie zu Meistern der Disputation über strittige Fragen auf Grund von Schlüssen aus den als wahr anerkannten und feststehenden wissenschaftlichen Begriffen heranzubilden. Durch Vorlesungen, in denen die Magister die Texte der vorgeschriebenen Bücher erläuterten, wurde ersteres, durch regelmäßig stattfindende Disputationsübungen

letzteres erstrebt. Fächer des artistischen Studiums waren bekanntlich die sogenannten sieben freien Künste: Grammatik, Rhetorik, Dialektik und Arithmetik, Musik, Geometrie, Astronomie, unter denen die Dialektik, nachdem sie sich zum Studium der Philosophie überhaupt entwickelt hatte, den breitesten Raum einnahm. Die Summe der philosophischen Wissenschaft aber fand die Scholastik in den Werken des Aristoteles beschlossen. Diese standen daher auch in Erfurt im Mittelpunkt des artistischen Studiums und haben, neben einzelnen der üblichen grammatischen, rhetorischen, astronomischen und mathematischen Lehrbücher, die Arbeitskraft des jungen Murmester während seines dortigen Aufenthaltes sicherlich vorzugsweise in Anspruch genommen.

Wer die Lehrer gewesen sind, die Murmester in die Geheimnisse der artistischen Wissenschaften eingeführt haben, ist nicht überliefert. Da aber damals unter den Erfurter Magistern sich ein Landsmann von ihm, ein Hamburger, befand, der noch dazu unter die größten Zierden der artistischen Fakultät gezählt wurde, so darf man diesen wenigstens mit Wahrscheinlichkeit als einen seiner Lehrer in Anspruch nehmen. Es war Christian Rueder, der 1449 zu Erfurt Magister geworden und als Lehrer der Mathematik und Astronomie dort geblieben war. Weit über die Grenzen Erfurts hinaus war sein Ruf verbreitet. Ein selbständigerer Forschungstrieb scheint in ihm gelebt zu haben, als er den scholastischen Vertretern der Wissenschaften im allgemeinen eigen war, und man kann ihn aus diesem Grunde vielleicht zu den Männern rechnen, die in Erfurt den langsam heranziehenden humanistischen Bestrebungen den Boden bereiten halfen. Entschieden humanistische Lehrer aber wird Murmester in Erfurt nicht mehr gesehen haben, denn als der erste fahrende Poet, der den Humanismus in Deutschland predigte, als Peter Luder um Ostern 1461 in der Stadt eintraf, da weilte er wohl nicht mehr in ihren Mauern, sondern hatte sie, mit den üblichen akademischen Würden geschmückt, verlassen.

Der erste akademische Grad, das Bakkalareat, war ihm nach dreijährigem Studium kurz vor Ostern 1458 unter dem Dekanat des Professors Johannes Martini aus Eisenach zuteil geworden, nachdem er die erforderliche Prüfung abgelegt hatte. Grammatik und Logik waren Fächer dieser Prüfung, und über

eben diese Wissenschaften hatte, wer Bakkalareus geworden, während der folgenden Jahre selbst schon Vorlesungen zu halten. Daneben lag ihm die Leitung von Disputationen ob, und vor allem die Vorbereitung auf eine zweite Prüfung, die sich namentlich auf Physik, Metaphysik und Ethik erstreckte, und deren günstiger Ausfall den Kandidaten befugte, beim Dekan um die Erteilung der Magisterwürde nachzusuchen. Murmester bestand diese Prüfung im Januar 1458, und wurde dann von dem Dekan Heinrich Jungel aus Nidda in der herkömmlichen feierlichen Form mit dem Titel eines Magisters, der dem Doktortitel der übrigen Fakultäten entsprach, belehnt. Den Universitätsstatuten gemäß hat er sich dann vermutlich noch zwei weitere Jahre in Erfurt aufgehalten, um als Magister lehrend sich zu betätigen, zugleich aber um sich dem erwählten Fachstudium, der Jurisprudenz, zuzuwenden, die hier besonders gut gelehrt wurde. Indessen legte er nur die Anfangsgründe dieser Wissenschaft in Erfurt. Seine juristische Ausbildung zu vollenden, zog er in das Land, das als die hohe Schule der Jurisprudenz galt, nach Italien, das Land der deutschen Sehnsucht, von dem aus damals neues Leben sich über das Abendland zu verbreiten begann und das in steigendem Maße eine Wallfahrtsstätte auch für die deutschen Scholaren wurde.

In Padua finden wir im Herbste 1461 die Spur Murmesters wieder.

Nach Bologna besaß Padua die bedeutendste Rechtsschule in Italien. Ihr Ruf steigerte sich im 15. Jahrhundert in solchem Grade, daß sie von den deutschen Scholaren sogar der bolognesischen vorgezogen wurde. Berühmte Lehrer, wie Jakob Alvarotus, Bartolomäus Salicetus, Bartolus und Baldus, um nur einige zu nennen, sämtlich Juristen, deren Lehrbücher sich der weitesten Verbreitung erfreuten, hatten der Hochschule zu ihrem Glanze verholfen, und diesen Glanz nicht verblassen zu lassen, war Venedig, unter dessen Herrschaft Padua nach dem Sturze der Carrara im Jahre 1405 gekommen war, fort und fort bestrebt. Auch das wird für die Bevorzugung Paduas vor anderen Universitäten nicht selten ins Gewicht gefallen sein, daß die Scholaren hier besondere Vorrechte genossen und einen maßgebenden Einfluß auf die Verwaltung der Universität ausübten.

Das akademische Leben, in das Murmester zu Padua eintrat, unterschied sich wesentlich von dem seiner bisherigen Alma mater. Nicht, wie in Erfurt, bildete in Padua die Hochschule einen einheitlich verwalteten Körper, sondern sie war hier gespalten in zwei getrennte Universitäten, von denen der einen die Juristen, der anderen die Philosophen, Mediziner und Theologen angehörten. Und nicht, wie in Erfurt, waren in Padua die Fakultäten diejenigen Gemeinschaften, in denen sich das akademische Leben abspielte, durch die es geregelt und bestimmt wurde, sondern als Organe der akademischen Verwaltung und Verfassung traten hier die Fakultäten, wie an den italienischen Universitäten überhaupt, völlig zurück hinter landsmannschaftliche Verbände der Scholaren, hinter die Nationen. Jede der beiden Paduaner Universitäten gliederte sich in eine Anzahl solcher Nationen. In der Universität der Juristen aber hatten diese sich wieder zu zwei großen Nationen zusammengeschlossen, die unter den Namen Citramontane und Ultramontane die beiden Verwaltungseinheiten bildeten, auf deren gemeinsam mit den städtischen Behörden ausgeübten Wirksamkeit der Bestand und das Leben dieser Universität beruhte. Die Nation der Citramontanen umfaßte die aus Angehörigen der italienischen Staaten gebildeten Scholarenkollegien, während in der Nation der Ultramontanen die Verbände der von jenseits der Alpen nach Padua gekommenen Studenten vereinigt waren. Unter den letzteren nahmen weitaus die vornehmste Stellung die Deutschen ein, was sich schon darin ausdrückte, daß sie in den Versammlungen der Nationen zwei Stimmen hatten, während alle anderen nur über eine verfügten. Daß dieser Vorzug von erheblicher praktischer Bedeutung war, leuchtet ohne weiteres ein, wenn man sich die einflußreiche Stellung der Nationen als Träger der Universitätsverwaltung vergegenwärtigt. Sie, und nicht etwa die akademischen Lehrer waren es, die der Stadt gegenüber die Hochschule vertraten, sie wählten die Professoren, sie verfaßten die Universitätssatzungen und setzten alljährlich im Mai unter Mitwirkung der Stadtobrigkeiten die Vorleseordnung für das kommende Jahr fest, sie endlich erkoren aus ihrer Mitte jährlich den Rektor, der an der Spitze der Universitätsverwaltung stand, der die Universitätsgerichtsbarkeit ausübte, und dem, was uns besonders merkwürdig erscheint, nicht nur die

übrigen Scholaren, sondern auch die Professoren zu gehorchen hatten. In früheren Zeiten hatten die Citramontanen und die Ultramontanen je einen Rektor für sich gewählt. Dann aber waren die beiden Korporationen verfassungsrechtlich mehr und mehr zu einer Einheit verschmolzen, an deren Spitze **ein** Rektor trat. Dieser Zustand wurde, nachdem er bereits üblich geworden war, im Jahre 1463 gesetzlich festgelegt: der Rektor sollte in Zukunft abwechselnd ein Jahr aus der einen, das folgende Jahr aus der anderen Nation gewählt werden.

Als diese gesetzliche Bestimmung getroffen wurde, war niemand anders Rektor als unser Hinrich Murmester. Vermutlich im Jahre 1460 nach Padua gekommen, gehörte er seiner Herkunft gemäß der Nation der Deutschen und mit ihr den Ultramontanen an. Im Oktober 1461 wird er als Zeuge bei der Promotion eines aus Hildesheim stammenden Studenten des kanonischen Rechts genannt. Schon im Mai des folgenden Jahres wurde ihm durch das Vertrauen seiner Kommilitonen die Würde des Rektors der juristischen Universität übertragen. Damit tritt zum ersten Mal seine Persönlichkeit für uns in ein etwas helleres Licht.

Zwei Bedingungen waren es, die für die Wahl eines Rektors maßgebend sein sollten und auf deren Vorhandensein seine Wahlmänner den Universitätsstatuten gemäß ihr besonderes Augenmerk zu richten hatten. Einmal sollte er genügend reich sein, um das Amt übernehmen zu können. Denn dieses legte ihm kostspielige Repräsentationspflichten auf. Gleich die Übernahme des Rektorats, die erfolgte, sobald der Gewählte durch den Senat von Venedig bestätigt worden war, verursachte ihm bedeutende Ausgaben. Wenn er, zum ersten Mal mit seinem stolzen roten Amtskleide angetan und umgeben von Mitgliedern der Geistlichkeit, der städtischen Behörden und der Universität, in der Kathedralkirche aus den Händen des Bischofs das Caputium, die reich geschmückte Kopfbedeckung, als Zeichen seiner neuen Würde empfangen, wenn er die rühmenden Worte, die man ihm widmete, angehört und in feierlichem Zuge die Kirche verlassen hatte, dann begannen fröhliche Festlichkeiten, bei denen er tief in den Beutel greifen mußte. Und auch im weiteren Verlaufe seines Amtsjahres stellten sich sicherlich noch Gelegenheiten genug ein,

bei denen die Ehre, als Repräsentant der Universität zu erscheinen, mit kostbarem Aufwand erkauft werden mußte. Natürlich aber durfte der materielle Wohlstand für die Wahl des Rektors nicht das einzig Entscheidende sein. Das einflußreiche Amt, mit dem so bedeutende verwaltungsrechtliche und richterliche Befugnisse verknüpft waren, erforderte ein derartiges Maß von Einsicht, Klugheit und Geschicklichkeit, daß nur besonders fähige Scholaren es auszufüllen vermochten. Und so war den Wahlmännern ferner zur Pflicht gemacht, dafür zu sorgen, daß nur umsichtige und tüchtige Männer zum Rektorat gelangten, Männer, die sich durch Wissen und Charakter auszeichneten und zugleich die nötige Erfahrung und Beredsamkeit besäßen, um dem Amte mit Ehren vorzustehen.

Im Lichte dieser Vorschriften erkennen wir in dem jungen Murmester einen Mann, der mit den äußeren Vorzügen seiner Abstammung aus einer wohlhabenden Kaufmannsfamilie hervorragende geistige und moralische Eigenschaften verband. Schon damals muß er bedeutende Fähigkeiten und Kräfte entwickelt, schon damals ein nicht gewöhnliches Verwaltungstalent verraten haben, so daß seine Kommilitonen ihn für besonders geeignet hielten, an die Spitze der aus sehr verschiedenen Elementen zusammengesetzten und gewiß nicht leicht zu regierenden Gemeinschaften zu treten, die die Universität bildeten. Und allerdings scheinen die Nachrichten, die uns über seine Tätigkeit als Rektor aufbewahrt sind, vollauf zu bestätigen, daß er seine Wähler nicht enttäuscht, daß er vielmehr sein Amt mit besonderer Auszeichnung verwaltet hat. Anders würde es sich nicht erklären lassen, daß, als sein Amtsjahr im Mai 1463 abgelaufen war, die neue Wahl, ganz entgegen der sonstigen Gepflogenheit, wiederum auf seine Person fiel.

Vielleicht ist es ein ihm innewohnendes organisatorisches Geschick gewesen, das ihm diese ungewöhnliche Ehre verschafft hat. Denn an der Universität gab es damals mancherlei zu bessern und zu ordnen. Mißstände verschiedener Art machten sich bemerkbar. Die geltenden Vorschriften wurden häufig nicht befolgt, die Statuten nicht immer beobachtet. Es zeigte sich auch, daß sie vielfach veraltet waren und den Anforderungen der Zeit nicht mehr entsprachen. Eine Reform war wohl ein dringendes Be-

dürfnis geworden, und sie ist, wie wir wissen, von Murmester im zweiten Jahre seines Rektorats mit Entschiedenheit durchgeführt worden. Er mag die Vorbereitungen dazu bereits im ersten Amtsjahre in so umfassendem Maße getroffen haben, daß man ihm durch die Wiederwahl im Jahre 1463 Gelegenheit zu geben wünschte, das begonnene Werk zu vollenden.

Dieses Werk bestand in einer durchgreifenden Neuordnung und Überarbeitung der aus dem Jahre 1331 stammenden, später mehrfach veränderten und ergänzten Universitätsstatuten. In der damals vorliegenden Form, die ihnen im Jahre 1445 der Rektor Georg Ehinger aus Ulm gegeben hatte, waren sie durchaus nicht mehr zeitgemäß. Manche ihrer Bestimmungen erschienen überflüssig, veraltet, unbillig oder gar widersinnig, andere waren unklar, noch andere hatten bei der letzten Redaktion nicht die richtige Stelle erhalten; zudem hatte sich das Bedürfnis nach einer Reihe von Zusätzen und Ergänzungen geltend gemacht. Murmester fühlte den Beruf in sich, hier die bessernde Hand anzulegen. Er glaubte den Dank für die Ehre, die man ihm durch seine Wahl zum Rektor erwiesen hatte, nicht besser abstatten zu können, als durch die Übernahme der ebenso wünschenswerten, wie schwierigen Arbeit. Ihm schwebte dabei zugleich als Ideal vor, seiner Universität eine möglichst vollkommene Verfassung zu geben, die geeignet sei, ihren Ruhm zu erhöhen und ihr den Vorrang vor den übrigen italienischen Hochschulen zu sichern. Von so hochfliegenden Ideen erfüllt, versammelte er die Vertreter der einzelnen Nationen um sich und erkor sich mit ihrer Zustimmung acht erfahrene und durch Gelehrsamkeit ausgezeichnete Scholaren, vier Ultramontane und vier Italiener, als Helfer bei der Ausführung seines Vorhabens. Dann ließ er den Kommilitonen öffentlich verkünden, daß ihm Vorschläge für die Verbesserung der Statuten willkommen seien. Nicht ungehört verhallte diese Aufforderung. Mancherlei kam zusammen, was nützlich und beachtenswert war und sich verwerten ließ. Und nun begann die Hauptarbeit. In stiller, emsiger Tätigkeit prüften Murmester und seine acht Kollegen die eingegangenen Vorschläge, gingen die alte Redaktion der Statuten Wort für Wort durch, diskutierten über die einzelnen Bestimmungen, tilgten und fügten hinzu, änderten und erläuterten, und scheuten keine Mühe, etwas Musterhaftes zustande zu bringen.

Im Herbste 1463 war die Arbeit vollendet. Mit dem Rektoratssiegel versehen wurden die neuen Statuten nach Venedig gesandt und hier am 13. November vom Dogen Cristoforo Moro, im folgenden Monat auch noch von den Räten des Dogen bestätigt.

Murmester widmete das Werk den Professoren und Studenten seiner Universität. In der Widmung, die der Redaktion der Statuten vorangestellt wurde, sprach er nicht ohne ein Gefühl des Stolzes den Kommilitonen warmen Dank dafür aus, daß sie ihn, der „von den äußersten Grenzen der sächsischen Lande, vom Rand des den Erdkreis umgürtenden Meeres", nach Padua gekommen sei, trotz seiner Jugend fast einstimmig in sein hohes Amt berufen hätten, das zwar manche Lasten und viel Widerwärtiges, aber noch mehr Ehren mit sich bringe. In würdigen Worten, ohne Überhebung erläuterte er sodann die Ziele und den Gang der gemeinsam mit den Kollegen vollbrachten Arbeit, und endlich bat er die Lehrer und Scholaren, das Geschenk, das „in Mühen und in nächtlichem Schaffen" fertiggestellt worden sei, freudigen Herzens entgegenzunehmen. Die Universität durfte sich freilich zu diesem Geschenk gratulieren. Murmester hatte seine Aufgabe glänzend gelöst. Was er geschaffen, war von dauerndem Werte und hat noch für die Redaktionen der Universitätsstatuten, die um die Mitte und in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts dem Druck übergeben wurden, durchaus die Grundlage gebildet.

Was wir sonst über die amtliche Tätigkeit Murmesters wissen, ist wenig. Mit Strenge scheint er gegen gewisse Zügellosigkeiten und Unordnungen, die in der Studentenschaft herrschten, vorgegangen zu sein. Wir hören von Störungen des Unterrichts durch übermütige Scholaren, von Intriguen gegen den Rektor. Murmester veranlaßte den Dogen von Venedig, der städtischen Obrigkeit Paduas die Weisung zugehen zu lassen, daß sie über der strengen Befolgung der gegen solche Mißstände gerichteten Statuten wachen und dem Rektor bei der Vollstreckung von Strafen nötigenfalls behilflich sein sollten. Noch in anderer Weise suchte er für die Hebung seines richterlichen Ansehens zu sorgen. Er setzte es durch, daß die Stadt für die von dem Rektor abzuhaltenden Gerichtssitzungen einen Platz und ein Pult in dem vornehmen städtischen Gerichtsgebäude, jenem alten, um das Jahr 1200 erbauten und durch seinen Riesensaal berühmten Palazzo della Ragione, der

noch heute eine Sehenswürdigkeit Paduas bildet, zur Verfügung stellte.

Am Schlusse seines zweiten Rektoratsjahres ist Murmester zum Doctor legum, zum Doktor des römischen Rechts promoviert worden. Das führt uns auf seine wissenschaftliche Tätigkeit in Padua, der mit einigen Worten wenigstens gedacht werden muß.

Der juristische Studienbetrieb bewegte sich zu jener Zeit auch in Italien noch völlig in den seit lange feststehenden Bahnen, unberührt von dem frischen Hauch des Humanismus. Die scholastische Methode hatte die Jurisprudenz verknöchern und erstarren lassen. Formell bildeten zwar noch die alten Rechtsbücher den Gegenstand des juristischen Unterrichts, aber sie waren kein lebendiger Quell mehr, aus dem wissenschaftliches Leben hervorsprudelte, denn faktisch drehte sich das Studium nicht mehr um sie, sondern um die reichlich mit scholastischen Kunststücken und dialektischen Spitzfindigkeiten gespickten Bücher ihrer Ausleger und Erklärer. Deren Meinungen, die zu subtilen, nur leider für die Wissenschaft selbst unfruchtbaren Erörterungen und Disputationen so vortrefflichen Stoff boten, waren der Kern des juristischen Unterrichts. Von humanistischer Seite war dieser Zustand nicht unangefochten geblieben. Seit den Zeiten Petrarcas hatten die Humanisten nicht aufgehört, die leblose Methode der Jurisprudenz und alle Wirkungen, die sie auf die Bildung und die Praxis der Juristen ausübte, mit bitterem Spotte zu übergießen. Ohne wirklichen Erfolg. Denn wenn auch, wie es nicht anders sein konnte, gar mancher einzelne Jurist sich humanistischen Anregungen nicht unzugänglich zeigte und unter ihrem Einflusse den aus dem Altertum überlieferten Wissensschatz in neuem Lichte zu sehen begann, so war doch die juristische Lehr*methode* im großen und ganzen noch völlig die alte geblieben. Ja, es hatte sich sogar der Gegensatz zwischen der Jurisprudenz und dem Humanismus nur mehr und mehr verschärft.

Vielleicht ist in diesem Gegensatz einer der Gründe dafür zu suchen, daß der Humanismus in Padua nicht so frühzeitig, wie in manchen anderen italienischen Städten sich durchsetzte, vielleicht hat gerade die althergebrachte Bedeutung der juristischen Universität ihm hier anfangs entgegengestanden. Auf die Dauer konnte sie seinen siegreichen Lauf nicht aufhalten, und so tritt im Laufe des

15. Jahrhundert auch in Padua eine Reihe von Persönlichkeiten hervor, die als Vorkämpfer humanistischer Ideen zu gelten haben.

Es würde lehrreich sein, wenn sich erkennen ließe, inwieweit etwa Murmester von humanistischen Eindrücken, die ihm in Padua entgegentraten, beeinflußt worden ist. Leider fehlt die Möglichkeit, dies festzustellen. Nur soviel darf gesagt werden, daß die modernen Bestrebungen ihm nicht fremd geblieben sind. Unter den Mitgliedern der deutschen Nation waren nachweislich manche, die ein tieferes Verständnis für die humanistische Bildung besaßen, und unter ihnen kennen wir wenigstens einen, zu dem Murmester nähere Beziehungen hatte. Es ist Johann Pirckheimer aus Nürnberg. Er gehörte zu den acht Scholaren, die ihm bei der Revision der Universitätsstatuten behilflich waren, und es ist bekannt, daß er, obwohl Jurist, doch mit besonderem Eifer humanistischen Studien oblag. Ein Zeugnis dafür, daß er solche Studien gemeinsam mit Murmester getrieben habe, besitzen wir freilich nicht. Sicher aber ist, daß der letztere die Lektüre der Alten nicht völlig außer Acht gelassen hat. Wir dürfen es daraus schließen, daß er später, am Ende seines Lebens, seiner Vaterstadt einzelne Werke klassischer Schriftsteller vermachte, von denen angenommen werden darf, daß er sie während seiner Studentenzeit erworben hat. Terenz wird namhaft gemacht und des Grammatikers Aelius Donatus wichtiger Kommentar zu den Werken dieses Dichters, ferner Seneca und endlich Titus Livius. Sich mit Livius zu beschäftigen, lag ja gerade dem Paduaner Studenten nahe. Denn der Kult des großen Geschichtsschreibers war in Padua besonders lebendig, seitdem man im Jahre 1413 im Kloster San Giustina seine Gebeine gefunden zu haben meinte und sie in einem auf städtische Kosten erbauten Mausoleum feierlich beigesetzt hatte.

Das nämliche Bücherverzeichnis, dem wir diesen Hinweis auf Murmesters Beschäftigung mit den Alten verdanken, gibt auch Aufschluß über den Umfang seines Fachstudiums. Er hat es auf breiter Grundlage betrieben. Die juristischen Werke, die er besaß, zeigen, daß er sich sowohl im kanonischen, wie auch im römischen Rechte tüchtig umgesehen hat. Wenn er schließlich dem Studium des letzteren sich vorzugsweise hingab, so folgte er damit einem Zuge der Zeit, die das Interesse für dieses Recht stetig wachsen und seine Anwendung in der Praxis sich langsam er-

weitern sah. Das gerade war eine der Ursachen für den zunehmenden Besuch der italienischen Universitäten durch deutsche Studenten, daß diese das römische Recht, das in ihrer Heimat noch wenig gelehrt wurde, hier in Italien, wo es im Unterricht einen wichtigen Platz stets behauptet, in der Praxis sich längst wieder erobert hatte, von Grund aus kennen zu lernen wünschten. Nicht als ob die Rechtsprechung in Deutschland damals schon die Kenntnis des römischen Rechts durchaus erfordert hätte. Was so viele zum Studium dieses Rechts trieb, war vielmehr, wie neuerdings wohl zutreffend betont worden ist, zunächst in der Hauptsache ein rein wissenschaftliches Interesse, eine von praktischen Erwägungen noch unabhängige Begierde, sich mit ihm, dessen Wurzeln bis in das Altertum zurückreichten, vertraut zu machen. Eine solche wissenschaftliche, in gewissem Sinne als humanistisch zu bezeichnende Freude an dem Studium des römischen Rechts dürfen wir auch bei Murmester umsomehr voraussetzen, als er nicht, wie es immer noch das häufigere war, Doktor des kanonischen Rechts wurde, sondern sich enschlossen hat, auf Grund seiner Kenntnisse im römischen Recht zu promovieren. Am Ende seines zweiten Rektoratsjahres fand seine Promotion zum Doctor legum statt.

Sehr bald nach diesem Abschlusse seiner Studien hat Murmester Padua verlassen. Aber in die Heimat ist er nicht sofort zurückgekehrt. Wie so viele seiner Landsleute, die ihren Fuß nach Italien gesetzt haben, wollte auch er von „dem Garten des Reiches“ nicht Abschied nehmen, ohne dessen stolzeste Blume, ohne die ewige Stadt gesehen zu haben. Noch im Mai 1464 gelangte er nach Rom.

Wohl ist es verführerisch, sich vorzustellen, wie auch auf diesen Sohn des kühlen Nordens der Mittelpunkt der Welt mit seinem Zauber wirkte, wie ihn Bewunderung ergriff vor den antiken Denkmälern, deren Schönheit dem Empfinden der damaligen Menschheit von neuem aufgegangen war und deren sorgsame Schonung Papst Pius II., der vielseitige Humanist auf dem päpstlichen Stuhle, eben erst durch eine Bulle anbefohlen hatte. Wohl möchte man sich ausmalen, welchen Eindruck das moderne Rom auf ihn machte, das Papst Nikolaus V. mit künstlerisch empfindendem und regsamem Geiste während seiner nur allzu kurzen

Regierungszeit durch ebenso prächtige wie praktische Bauten und durch Werke der Malerei und Skulptur geschmückt hatte. Leicht auch vergegenwärtigt man sich, wie er durch seine paduanischen Beziehungen und in seiner Eigenschaft als ehemaliger Rektor in Berührung mit maßgebenden römischen Persönlichkeiten, vielleicht mit Männern der Kurie kam und durch sie Zutritt zum Vatikan selbst erlangte. Indessen alle Gedanken solcher Art bleiben Phantasie. Keine Äußerung aus dem Munde Murmesters ist uns aufbewahrt, die von seinen Eindrücken in der ewigen Stadt erzählte, keine briefliche Nachricht, keine literarische Aufzeichnung aus seiner Feder, die von seinem dortigen Aufenthalt Kunde gäbe. Wir würden überhaupt nicht wissen, daß er Rom einen Besuch abgestattet hat, wenn sich nicht sein Name in den Büchern des altehrwürdigen deutschen Nationalhospizes Santa Maria dell' Anima fände. Zur Unterstützung dieses noch heute bestehenden Hospizes für deutsche Pilger hatte sich im Jahre 1406 eine Brüderschaft gebildet, in die einzutreten von nun an für zahlreiche Deutsche, die nach Rom kamen, Ehrensache wurde. Unter den, zum Teil glänzenden Namen, die das Mitgliederbuch der Brüderschaft aufweist, fehlt auch der Name Murmesters nicht. Er machte ihr bei seinem Eintritt das ansehnliche Geschenk von zwei großen Dukaten.

Mit dieser mageren Feststellung über Murmesters Besuch in Rom nehmen wir Abschied von seinem italienischen Aufenthalt, Abschied überhaupt von seinen Lehr- und Wanderjahren. Wir begleiten ihn zurück in die Heimat und auf Wegen, die rasch aufwärts zu Erfolgen und einflußreichem Wirken im Dienste der Vaterstadt führten.

* * *

Murmester fand, als er, wohl noch vor Eintritt des Winters 1464, aus Italien heimkehrte, die Vaterstadt in einer traurigen Verfassung. Seit Pfingsten wütete in ihr die furchtbare Seuche, die im Vorjahre ihre Schrecken in den Rheinstädten und im Innern Deutschlands verbreitet, und nun auch ihren Weg in die Seestädte gefunden hatte. Es wird berichtet, daß sie in Hamburg

nicht weniger als 20000 Menschen dahingerafft habe, und wenn diese Zahl auch ganz ungeheuer übertrieben ist — denn so hoch belief sich die Zahl der gesamten Einwohner der Stadt damals noch nicht — so ist die Nachricht doch ein beredtes Zeugnis für die verheerende Wirkung, die die Krankheit ausübte, und für das Grausen, das sie den Zeitgenossen einflößte.

Es muß ein trübes Wiedersehen gewesen sein, das der junge Doktor in der Heimat feierte. Zwar hatte er das Glück, die Mutter am Leben zu finden, aber wie manches Gesicht wird er vermißt haben, vor das er mit freudigem Stolze über die erreichte Lebensstellung hinzutreten gehofft hatte! Denn was er aus der Fremde mit heimbrachte, war in der Tat nichts geringes. Unbestritten galt der Grundsatz, daß der juristische Doktorgrad seinen Träger auf eine Stufe mit den Rittern stelle, ihn adele. Und waren das auch Auszeichnungen, die in einer Stadt, wie Hamburg, an sich zu besonderen Vorrechten nicht befähigten, so konnte man sich doch auch hier natürlich nicht der Wirkung des Glanzes entziehen, mit dem sie den von der Hochschule Heimkehrenden umkleideten. Das Ansehen fördernd kam hinzu, daß die materiellen Aussichten, die sich einem Juristen in jener Zeit boten, recht bedeutend waren. In zunehmendem Maße wurden juristische Doktoren als Ratgeber und Gesandte von Fürsten und Städten begehrt. Die kaiserlichen und fürstlichen Kanzleien wurden ihnen unterstellt, die Stadträte zogen sie als Rechtskonsulenten in ihre Dienste, längst hatten sie hier und da Zutritt zum Richteramte erlangt. Ein juristischer Beamtenstand hatte sich auf diese Weise ausgebildet, der eine Fülle der einflußreichsten und angesehensten Stellen im Reiche, in den Territorien, in den Städten besetzte. Dabei war es in Deutschland zunächst noch meist gleichgültig, ob ein Jurist in seinem Studium das kanonische oder das römische Recht bevorzugt hatte. Eine unmittelbare Nötigung, Doktoren des römischen Rechts zu Ratgebern und Richtern zu wählen, bestand — wir berührten es schon — selbst noch in den ersten Jahrzehnten nach der Mitte des 15. Jahrhunderts nur in geringem Grade, da die Anwendung des römischen Rechts, außer im Verfahren vor dem Reichskammergericht, sich noch in sehr bescheidenen Grenzen hielt. Aber freilich, das wachsende Interesse, das man dem neuen Rechte entgegenbrachte, hat bald gewiß vielfach eine

Bevorzugung seiner Vertreter zur Folge gehabt, und in dem Maße, als ihr Ansehen und ihr Einfluß dadurch wuchs, mußte auch die Anwendung des römischen Rechts sich steigern und verbreiten.

Auch in Hamburg hatte sich längst das Bedürfnis geltend gemacht, völlig ausgebildete Juristen in den Dienst der Stadt zu ziehen. Ehemals hatte der Rat in juristischen und diplomatischen Angelegenheiten die Hilfe geistlicher Männer in Anspruch genommen, die sich Rechtskenntnisse erworben hatten und ihm in der Stellung von Notaren oder Sekretären dienten. Im 15. Jahrhundert wurde dies anders. Berufsjuristen gelangten nicht allein allmählich in das Amt der Sekretäre hinein, sondern wurden auch seit den dreißiger Jahren neben und über ihnen als Syndici angestellt, Beamte, deren Haupttätigkeit eben auf rein juristischem Gebiete lag. Sie vertraten die Stadt in gerichtlichen Angelegenheiten, nahmen teil an Verhandlungen, in denen es sich um juristische Fragen und Formulierungen handelte und wurden mit Notariatsgeschäften betraut. Aber auch zum Ratsamte selbst haben die Juristen Zutritt gefunden. Nachweislich haben vereinzelt schon seit dem 14. Jahrhunderte Männer, die sich auf Hochschulen gelehrte, und darunter auch juristische Kenntnisse erworben hatten, dem Rat angehört. Zur Wahl eines promovierten Doktors scheint dieser indessen erst im Jahre 1465 bei der Ergänzung seiner durch die Pest stark gelichteten Reihen geschritten zu sein. Im Februar dieses Jahres nahm er seinen eben erst von der Universität zurückgekehrten jungen Landsmann Dr. Hinrich Murmester in seine Mitte auf.

Diese Wahl, die ja fraglos ein neues glänzendes Zeugnis für die hervorragende Bedeutung der Persönlichkeit Murmesters ist, mag in Hamburg Aufsehen genug erregt haben und mancher ehrsame Hamburger Bürger mag kopfschüttelnd seine Bedenken haben laut werden lassen. In der Regel entnahm man ja die Ratsherrn dem erwerbenden Kaufmannsstande. Es waren Männer, in der Praxis des Handels gereift, die sich mit allen Erfordernissen dieser Grundlage des hamburgischen Lebens bekannt gemacht hatten, Männer, denen das Prinzip ihres Berufes, das Wetten und Wagen, in Fleisch und Blut übergegangen war, die sich auf ihren Handelsfahrten über See und auf der Landstraße gewöhnt

hatten, Gefahren zu trotzen und mit fremden Menschen und Völkern zu verkehren. Würde sich diesem Kreise erfahrener und praktischer Ratsherren der junge Gelehrte, dem seine Vaterstadt jahrelang fremd gewesen war, in glücklicher Weise einfügen? Nun, die Männer, die sich für Murmesters Wahl interessiert und sie durchgesetzt haben, werden der Meinung gewesen sein, daß die bisherige Laufbahn ihres Kandidaten ihn Erfahrungen genug hatte sammeln lassen, um das hohe Amt, in das er nun berufen wurde, mit wahrem Nutzen zu führen. Hatte er nicht als Rektor in Padua sich als Haupt eines bedeutenden Verwaltungskörpers bewährt? Hatte er nicht in dieser Stellung Gelegenheit gehabt, alle kleinen und großen Sorgen eines Regenten von Grund auf kennen zu lernen und zu Angehörigen der verschiedensten Nationen in enge Beziehungen zu treten? War ihm nicht durch sein Studium die Kunst der Rede und der Disputation, auf die neuerdings in den Verhandlungen, namentlich mit fürstlichen Kanzlern und Räten, so unendlich viel ankam, vertraut geworden? Konnte es demnach wohl jemand geben, der für das Amt eines Ratsherrn mit allen seinen modernen Anforderungen besser vorbereitet war, als dieser Jüngling, der noch dazu den wohlhabenden einheimischen Kreisen entstammte, aus denen man gemeiniglich die Ratsherren zu nehmen pflegte?

Die so dachten, haben sich in der Person Murmesters nicht getäuscht. Auch in der neuen Stellung hat er sich bewährt und so rasch Ansehen zu verschaffen gewußt, daß er bereits im Jahre 1467 in das erledigte Amt eines Bürgermeisters gewählt wurde. Damit aber hatte er eine Stufe erreicht, auf der ihm die bedeutendsten Aufgaben gestellt wurden, auf der ihm vor allem die Pflicht erwuchs, handelnd und leitend in die politischen Geschicke der Vaterstadt einzugreifen.

* * *

Die Richtlinien der hamburgischen Politik ergaben sich aus der Zugehörigkeit der Stadt zur Hanse, aus ihren besonderen wirtschaftlichen Interessen und aus ihrer staatsrechtlichen Stellung. Diese drei Faktoren lassen sich bei der Beurteilung der hamburgischen

Politik im Mittelalter natürlich nicht immer sondern, sie sind vielfach mit einander verknüpft und verschlungen, aber sie lassen sich doch als die maßgebenden erkennen.

Als Hansestadt hatte Hamburg teilzunehmen an den auf den Hansetagen von der Gemeinschaft der Städte und insbesondere von den wendischen Städten beschlossenen Politik, jener Politik, die darauf hinauslief, die Interessen des deutschen Handels, soweit er in den Händen der hansischen Kaufleute lag, dem Auslande gegenüber zu vertreten, ihm seine auswärtigen Märkte und Stützpunkte offenzuhalten, ihm beherrschende Macht über den Handel fremder Völker oder zum mindesten doch Konkurrenzfähigkeit zu sichern. Die Hanse war indessen bekanntlich in sich nicht so gefestigt, und konnte es nicht sein, daß eine zielbewußte, gemeinsame Politik immer möglich war. Die durch die geographische Lage und die historische Entwicklung bedingten verschiedenartigen Interessen der einzelnen Städte führten notwendig zu Versuchen, innerhalb der hansischen Gemeinschaft besondere politische Bestrebungen zur Geltung zu bringen, die sich häufig nicht mit einander vereinigen ließen. Auch Hamburgs Leben und Entwicklung beruhte auf eigenartigen Bedingungen, die, so oft sie sich nicht einer gemeinsamen Politik der Städte oder eines Teils von ihnen ohne weiteres einfügten, mit ihr in Einklang gesetzt oder ihr gegenüber verteidigt werden mußten. Diese Bedingungen waren wirtschaftlicher und staatsrechtlicher Natur.

Unter den Hansestädten war Hamburg bekanntlich in erster Linie die Aufgabe zugefallen, den Handelsverkehr zu vermitteln zwischen den Nordseeländern einerseits, Lübeck und dem Osten, sowie den märkischen, braunschweigischen und sächsischen Städten des Binnenlandes andrerseits. Hamburg war der Ausfuhrhafen für den größten Teil der Handelsartikel, den diese Gegenden und Städte nach dem Westen, insbesondere nach den Niederlanden und England, zu verfrachten wünschten; es war umgekehrt das Einfallstor für die Waren, die aus dem Westen kommend, ihren Absatz im deutschen Binnenlande, besonders aber in Lübeck und den Ostseeländern finden sollten. Daraus ergab sich denn, daß Hamburg stets eine Politik verfolgte, die unter allen Umständen jede Störung in der Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen zu verhindern suchte, und die sich, so oft solche Störungen einzutreten

drohten oder tatsächlich eingetreten waren, in besonderem Maße zur Vermittlung geneigt zeigte.

Jene wichtige Rolle der Stadt Hamburg im hansischen Handelsverkehr war indessen nicht der einzig ausschlaggebende Faktor ihres wirtschaftlichen Lebens. Die hamburgischen Kaufleute hatten vielmehr daneben auch einen recht beträchtlichen eigenen Handel entwickelt, der für sein Gedeihen in der Hauptsache auf die westlichen Länder, und zwar wiederum vor allem auf die Niederlande und England, angewiesen war, und daher das Interesse an den politischen Beziehungen der Hanse zu diesen Ländern für Hamburg durchaus in den Vordergrund treten ließ. Ausgangspunkte dieses Handels waren einmal die hansischen und hamburgischen Niederlassungen in den genannten Ländern, war ferner die Stadt Hamburg selbst, von der aus ein lebhafter Handel mit Bier und Getreide nach dem Westen getrieben wurde. Den Bierhandel verdankte die Stadt dem Braugewerbe, das in ihren Mauern zu hoher Blüte gelangt war. Für Getreide aber nahm sie ein Stapelrecht in Anspruch, das heißt, sie forderte, daß alles Getreide, das, sei es oberhalb, sei es unterhalb ihres Gebietes auf die Elbe geschifft würde, nach Hamburg geführt und dort an Hamburger Bürger verkauft werden müßte. Auf diese Weise suchte sie einen großen Teil der holsteinischen und binnenländischen Ernten in ihren Bereich zu ziehen, nicht nur um den eigenen Bedarf zu decken, sondern auch um das Getreide neben dem Bier zu einem hervorragenden Artikel der hamburgischen Ausfuhr zu gestalten. Gerade in der Zeit, die uns beschäftigt, war der Rat in Hamburg energisch bestrebt, das Stapelrecht, das dann auch noch auf einige andere Waren ausgedehnt wurde, zur vollen Durchführung zu bringen. Je mehr er, den volkswirtschaftlichen Anschauungen der Zeit entsprechend, das Stapelrecht als erforderlich für das Gedeihen der Stadt ansah, desto rücksichtsloser suchte er es, dem Widerstreben der von ihm Betroffenen zum Trotz, auszuüben und desto energischer zog er die Anerkennung dieses Rechtes durch einflußreiche Gewalten in den Kreis der politischen Erwägungen. In der Tat müssen die auf eine Festigung und Ausdehnung des Stapelrechts gerichteten Bestrebungen bei der Beurteilung der hamburgischen Politik jener Zeit hoch eingeschätzt werden, und sicherlich sind sie häufig mit im Spiele gewesen, wo wir es heute nicht mehr zu erkennen vermögen.

Als Moment, das der Bahn der hamburgischen Politik ihre Richtung gab, ist schließlich die staatsrechtliche Stellung der Stadt in Anschlag zu bringen. Diese Stellung war bekanntlich eine unklare und schwankende. Sie durch eine einfache und präzise Formel zu bezeichnen, ist aus diesem Grunde nicht möglich. Dem holsteinischen Landesverbande eingegliedert, hatte Hamburg es zwar verstanden, sich im Laufe der Zeiten ein wichtiges Privilegium nach dem andern, und dadurch eine sehr selbständige und weit über das Niveau einer Landstadt hinausragende Stellung zu erringen. Der Rat hatte sogar zeitweilig den Versuch gemacht, die völlige Lösung aus dem holsteinischen Verbande und die Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit der Stadt zu erreichen. Gelungen war das nie. Die staatsrechtliche Zugehörigkeit Hamburgs zu Holstein mochte von den holsteinischen Herrschern bald stärker, bald schwächer, je nach der Art ihrer Persönlichkeit, betont werden: den Anspruch, Landesherrn auch über Hamburg zu sein, hatten sie ausdrücklich nie aufgegeben. Andererseits aber wurde die Stadt von kaiserlicher Seite gelegentlich in der Tat als reichsunmittelbar behandelt und in Anspruch genommen, besonders immer in Augenblicken, in denen Kaiser und Reich in Geldesnöten waren und der Beisteuer der kapitalkräftigen Städte bedurften. Es liegt auf der Hand, daß die Zwitterstellung, in der sich die Stadt demnach befand, ihre politische Lage häufig recht schwierig gestaltete. Doch läßt sich nicht verkennen, daß diese Stellung, richtig ausgenutzt, auch ihre Vorteile hatte, insofern sie der Stadt die Möglichkeit bot, je nach den Umständen des Augenblicks, dem Kaiser gegenüber sich auf ihr Verhältnis zum holsteinischen Herrscher zu berufen oder diesem gegenüber auf ihre Pflichten gegen Kaiser und Reich hinzuweisen. Daraus ergab sich denn nicht selten eine Schaukelpolitik, die einen großen Zug vermissen läßt, unter den obwaltenden Umständen sich aber nicht wohl anders gestalten konnte.

Wenige Jahre, bevor Hinrich Murmester in den Rat seiner Vaterstadt gewählt wurde und damit allen den eben skizzierten politischen Verhältnissen und Bestrebungen persönlich nahe trat, hatte sich in Holstein ein Wechsel des Herrscherhauses vollzogen. Im Jahre 1459 war mit Adolf VIII. die Hauptlinie der Schauenburger ausgestorben, und von den Ständen Schleswigs und Holsteins

gewählt, hatte der dem oldenburgischen Grafenhause entstammende König Christian I. von Dänemark als Herzog von Schleswig und Graf von Holstein die Herrschaft angetreten. Hamburg hatte im Verein mit Lübeck der Wahl widerstrebt und die Nachfolge der Nebenlinie des schauenburgischen Hauses durchzusetzen versucht. Nachdem aber die Wahl einmal auf den dänischen König gefallen war, hatte es nicht gezögert, sie anzuerkennen und sich in ein gutes Verhältnis zu dem neuen Herrscher zu setzen. Und der König hatte sich als ein freundlicher Herr gezeigt. Bei seiner Anwesenheit in Hamburg im März 1461 hatte er auf die anfangs von ihm geforderte eidliche Erbhuldigung durch den Hamburger Rat verzichtet. Er hatte sich mit einer weniger verbindlichen Anerkennungsformel begnügt, die zweifellos einen Erfolg des Hamburger Rats bedeutete und in der die besonders privilegierte Stellung Hamburgs innerhalb der Grafschaft Holstein ihren Ausdruck fand. Auf beiden Seiten fühlte man offenbar die Wichtigkeit eines völligen Einvernehmens. Der König mußte Wert darauf legen, daß die bedeutendste Stadt Holsteins ihm nicht feindselig oder auch nur unwillig gegenüberstand. Schon die andauernde Geldklemme, in der er sich befand, legte ihm nahe, sich die zahlungsfähige Stadt zu verbinden. Andererseits aber war diese in ihrem Wohlergehen viel zu sehr von der Gesinnung des holsteinischen Herrschers abhängig, als daß nicht auch sie auf gute Beziehungen zum Könige hätte Wert legen müssen. Solche zu suchen, erforderte, abgesehen von allem anderen, schon die damalige, auf Ausbildung des Stapelrechts gerichtete Wirtschaftspolitik Hamburgs, die sich bei der Bedeutung des Getreidebaues in Holstein wirksam nur mit Unterstützung des Grafen, jedenfalls kaum gegen seinen ausdrücklichen Willen durchführen ließ. Und dann, auf wen hätte Hamburg sich wohl in jener Zeit stützen sollen, wenn es sich der Anerkennung Christians hätte versagen wollen? Die schauenburgischen Grafen, die es gern auf dem holsteinischen Herrscherstuhle gesehen hätte, waren ohne nennenswerte Macht. Mit dem Kaiser aber, den es sonst wohl in geeigneten Augenblicken dem holsteinischen Herrn gegenüber ins Feld führte, stand Hamburg damals auf schlechtem Fuße. Die Ursache, — sie ist im einzelnen noch nicht aufgeklärt — wird in Unruhen zu suchen sein, die in der Stadt Lüneburg ausgebrochen waren, und in die der Kaiser, der

Papst und mehrere Hansestädte, darunter Hamburg, eingriffen. Hamburg scheint bei dieser Gelegenheit in einen Gegensatz zum Kaiser geraten zu sein. Im Jahre 1457 waren kaiserliche Gesandte in Hamburg mißhandelt worden, und im April 1462 trug der Rat sogar keine Bedenken, einem kaiserlichen Bevollmächtigten, der ihn zum Gehorsam gegen seinen Herrn aufforderte, öffentlich zu erwidern, daß die Hamburger dem Könige von Dänemark zu gehorchen hätten, der als Graf von Holstein ihr Landesfürst sei. Schärfer konnte nicht zum Ausdruck gebracht werden, in wie engem Verhältnis Hamburg so bald schon nach dem Regierungsantritt des neuen Herrschers zu ihm stand.

Die guten Beziehungen zu ihm aufrechtzuerhalten, ist die hamburgische Politik während der nächsten Jahrzehnte konsequent bestrebt gewesen. Die Durchführung dieser Aufgabe war nicht immer leicht und bequem. Der König, so leutselig und ritterlich er sich im persönlichen Verkehr zu geben pflegte, war keineswegs eine einfach zu durchschauende und zuverlässige Persönlichkeit. Er war in seinen politischen Handlungen häufig unberechenbar, abenteuerlich, zweideutig. Auch war er nicht frei von städtefeindlichen Tendenzen, sie traten zu Zeiten sogar recht lebhaft hervor, und man ist in den Hansestädten doch eigentlich das Gefühl nie los geworden, daß man vor ihm auf der Hut sein müsse. Ein Mittel freilich hatte man, durch das man im Verkehr mit dem Könige viele Schwierigkeiten aus dem Wege räumen konnte, es hieß Geld, und auch Hamburg hat von diesem Mittel nicht sparsamen Gebrauch gemacht.

Unter den hamburgischen Diplomaten, denen die Aufgabe zugefallen ist, die städtische Politik dem König gegenüber zu vertreten, steht Hinrich Murmester mit in erster Linie, ja, seine Beziehungen zu ihm sind im Laufe der Jahre wohl enger geworden, als die irgend eines andern Ratsmitgliedes. So oft Christian nach Schleswig und Holstein kam, weilte Murmester wiederholt bei ihm. Wie gleich die erste Gesandtschaftsreise, die er als junger Ratsherr zusammen mit zweien der Bürgermeister machte, ihn zum Könige führte, so galt einer Zusammenkunft mit diesem auch noch eine der letzten Reisen seines Lebens. Und dazwischen liegt eine lange Reihe von Missionen, die ihn jährlich fast mit dem Könige oder seiner geschäftskundigen Gemahlin Dorothea oder

seinen Räten in Verbindung brachten. Manche ernste Frage hat er da zu erörtern gehabt, manchen Erfolg für Hamburg errungen, manches Mal als Vertreter seiner Vaterstadt den Berater des Königs gespielt, der Zeit seines Lebens mit Schwierigkeiten in den schleswig-holsteinischen Landen zu kämpfen hatte und in diesen Schwierigkeiten stets die Unterstützung Hamburgs und Lübecks sich zu sichern suchte.

Gerade um die Zeit, als Murmester Ratsherr wurde, begann für Schleswig und Holstein eine Periode furchtbarer Verwirrung. Sie war eine Folge von Zwistigkeiten, die zwischen König Christian und seinem Bruder, dem Grafen Gerhard von Oldenburg, ausgebrochen waren und die schließlich in einen offenen Bruderkrieg ausarteten. Graf Gerhard lebt in der Geschichte als der Typus eines beute- und fehdelustigen Raubritters der schlimmsten Sorte. Nicht ohne tüchtige Eigenschaften und selbst nicht ohne die Fähigkeit, sich populär zu machen, kannte er doch in seinen Unternehmungen weder Maß noch Ziel und geriet immer mehr in den Taumel eines wilden Abenteurerlebens hinein, das überall Schrecken verbreitete. „He was van sinnen wunderlik, an frede arm, an unrust rik," sagt ein Chronist von ihm, und in der Tat schien er nicht glücklich zu sein, wenn er nicht in Streit und Händel verwickelt war.

Bei seiner Wahl zum Herrn Schleswigs und Holsteins hatte Christian die auch von seinen Brüdern erhobenen Ansprüche durch Verzicht auf seine Herrschaftsrechte in Oldenburg und durch die Bewilligung einer größeren Geldsumme abgefunden. Aber von Haus aus unvermögend und durch die Kämpfe um die Behauptung seiner Herrschaft in Schweden zu großen Aufwendungen gezwungen, hatte er die für die Geldzahlungen vereinbarten Termine nicht völlig einhalten können. Dieses Versäumnis nahm Gerhard im Beginn des Jahres 1465 als Anlaß, um in Holstein zu erscheinen und von den einheimischen adligen Bürgen seines Bruders die Zahlung von dessen Schulden zu verlangen. Sich als rechtmäßigen Erben des Landes hinstellend, machte er zugleich Miene, die Herrschaft in Besitz zu nehmen, im Falle er das Geld nicht erhielte, und schon ritt er überall umher und warb nicht ohne Erfolg Freunde und Anhänger. Ganz Holstein, und bald auch Schleswig geriet in lebhafte Erregung, eine Erregung, die dann

durch Jahre hindurch angedauert hat. Denn obwohl der König auf die Nachricht von dem Treiben seines Bruders sofort ins Land kam, obwohl es ihm gelang, Gerhard zu vertrösten und zu dem Versprechen der Heimkehr nach Oldenburg zu bewegen, so war damit doch nichts gewonnen. Der schlimme Graf hatte Gefallen an seiner holsteinischen Exkursion gefunden. Schon im Sommer 1466 war er wieder im Lande, bemächtigte sich Rendsburgs und suchte von hier aus seine Stellung zu befestigen. Ein Zugeständnis nach dem anderen wußte er dem Könige, der den Kopf voll schwerer Sorgen hatte und eben gegen Schweden rüstete, abzuringen, und schließlich erreichte er es, daß dieser ihn am 18. Dezember 1466 zum Statthalter und Regenten in Schleswig und Holstein einsetzte. Mit der ihm eigenen Rücksichtslosigkeit und Verschlagenheit hat Gerhard diese Stellung sofort für sich auszzunutzen begonnen. Die Vorrechte der Adligen trat er mit Füßen, er schädigte sie, wo er nur konnte, bereicherte sich auf ihre Kosten und nahm viele ihrer Schlösser und der in ihren Händen befindlichen Pfandschaften in Besitz. Dabei stützte er sich auf die Bauern, die er gegen den Adel aufhetzte. Auch von ihnen aber wußte er, indem er als gemeinsames Ziel die Unterdrückung des Adels hinstellte und sie zu Selbstschatzungen veranlaßte, beträchtliche Geldmittel zu erlangen. So sog er das Land aus und erweiterte die ohnehin schon bestehende Kluft zwischen dem Adel und dem Bauernstand. Vergebens suchten die Adligen den König zu wirksamem Eingreifen zu bewegen: der König kam zwar wiederholt nach Holstein, aber er zeigte sich schwach und nachgiebig. Vergebens schlossen sie sich im Mai 1469 zu einem Schutz- und Trutzbündnis zusammen und verbanden sich bald darauf auch mit dem Lande Ditmarschen zu gemeinsamer Abwehr: Gerhard schritt trotzdem auf der einmal eingeschlagenen Bahn weiter. Erst als er dazu überging, seine Macht mißbrauchend, überall im Lande die förmliche Huldigung zu erzwingen und so dem Bruder die Herrschaft völlig zu entreißen, entschloß dieser sich zu energischen Maßregeln der Gegenwehr. Im Juni 1470 erschien er in Holstein, um mit dem Grafen Abrechnung zu halten. Er durfte dabei der freudigen Zustimmung des erbitterten Adels gewiß sein und hoffte zugleich auf eine wirksame Unterstützung durch die Städte Lübeck und Hamburg.

In Hamburg hatte der Rat von Anfang an die Entwicklung der Dinge in Holstein mit Aufmerksamkeit und Sorge verfolgt. Er konnte nicht darüber im Zweifel sein, was die Nachbarschaft eines Fürsten vom Schlage des verrufenen Grafen von Oldenburg bedeute, und er hat sich zusammen mit dem Lübecker Rat krampfhaft bemüht, zwischen den Brüdern zu vermitteln und eine Versöhnung zustande zu bringen. Indessen, diese Vermittlerrolle durchzuführen, wurde um so schwieriger, je mehr die Dinge sich allmählich zuspitzten. Dazu kam, daß der Hamburger Rat sich bald selbst durch Gerhards Treiben an einem Punkte seines Machtbereichs unmittelbar bedroht sah. Das war in der Cremper- und Wilstermarsch, die Christian im Jahre 1465, mit dem Amte Steinburg an Hamburg verpfändet hatte. Der Rat beherrschte durch diese für das hamburgische Stapelrecht wichtige Erwerbung das untere Flußgebiet der Stör und hatte damit eine wichtige Straße, die aus dem kornreichen Holstein nach der Elbe führte, in seine Hände gebracht. Nun zeigte sich auch in diesem Marschgebiet der üble Einfluß des Grafen, der die Bauern rebellisch machte und gegen ihre Obrigkeit aufwiegelte. Und damit nicht genug, erschien Gerhard eines Tages in Hamburg selbst, suchte hier das Feuer gegen den holsteinischen Adel zu schüren und verstand es meisterlich, sich in der Bürgerschaft einige Sympathien zu erwerben. Die verwirrte Lage nahm auch für Hamburg allmählich ein so ernstes Gesicht an, daß man es hier mit großer Befriedigung begrüßt haben wird, als König Christian im Sommer 1470 in Holstein erschien, um den bedenklichen Unternehmungen seines Bruders ein Ziel zu setzen.

Der Rat hat zwar auch jetzt die Hoffnung auf einen friedlichen Ausgleich noch nicht aufgegeben. Im Verein mit dem Bischof von Lübeck und Gesandten des lübeckischen Rates waren seine Bevollmächtigten in diesem Sinne zu Segeberg tätig, wo die beiden Brüder sich zu Verhandlungen getroffen hatten. Und auch, als trotzdem ein völliger Bruch zwischen ihnen eingetreten und der König zur Belagerung des Schlosses Rendsburg geschritten war, während Gerhard sich nach Gottorp zurückgezogen hatte, glaubte der Rat, noch einmal einen Versuch zur Verständigung machen zu sollen. Der Auftrag, eine solche herbeizuführen, wurde Hinrich Murmester übertragen, der sich Anfang Juli mit dem Ratsherrn Jakob Struve zum König begab.

Murmester war kein Frembling in den holsteinischen Angelegenheiten. Nachdem er gleich zu Beginn seiner neuen Laufbahn mit Erich van Tzeven an den damaligen Vergleichsverhandlungen zwischen den fürstlichen Brüdern teilgenommen hatte, war er wiederholt mit den streitenden Parteien in Berührung gekommen. Wir hören, daß er im Jahre 1466 den dänischen König in Itzehoe und Kiel aufgesucht hat, daß er 1467 mit Gerhard von Oldenburg in Oldesloe zusammengetroffen ist und im folgenden Jahre in Bramstedt und Kiel wieder mit dem Könige, als dieser auf Bitten der Ritterschaft ins Land gekommen war, um ihren Streit mit seinem Bruder zu schlichten. Auch bei Verhandlungen, die im Juli 1469 in Vertretung des Königs die Königin Dorothea zu Segeberg mit Gerhard und der Ritterschaft führte, war er mit zwei anderen hamburgischen Abgesandten zugegen gewesen, und noch in der ersten Hälfte des Jahres 1470 hatte er verschiedene Male den Auftrag gehabt, mit dem Grafen zu verhandeln. Alle diese einzelnen Missionen aber waren nur Vorläufer einer anhaltenderen Tätigkeit gewesen, die ihn tief in die schleswig-holsteinischen Angelegenheiten hineinführte und ihm Gelegenheit gab, bei der Beruhigung des Landes in hervorragendem Maße mitzuwirken.

Murmester traf den König noch in der Stadt Rendsburg, deren Schloß inzwischen gefallen war. Er stellte ihm seine guten Dienste als Friedensvermittler zur Verfügung und begab sich, als der König sie angenommen hatte, mit Struve nach Gottorp zum Grafen Gerhard. Er fand auch bei ihm Gehör und erreichte es, daß die feindlichen Brüder am 10. Juli zwischen Rendsburg und Gottorp an dem Flüßchen Sorge zu einer neuen Besprechung zusammenkamen. Trotzdem sollte Murmester seines Erfolges nicht froh werden. Denn obwohl es ihm unter Mitwirkung der Bischöfe von Schleswig und Odense gelang, die beiden Fürsten zur Anerkennung eines Schiedsgerichts, das in Hamburg zusammentreten sollte, zu bewegen, brach doch der Streit unmittelbar darauf in Segeberg von neuem aus. Er endigte damit, daß der König den Bruder mit eigener Hand gefangen nahm. Da endlich demütigte sich der stolze Mann. Am 3. August entsagte er seinen Ansprüchen auf die Herrschaft über Schleswig und Holstein, und gelobte dem Könige, das Land verlassen zu wollen, sobald ihm seine rechtmäßigen Schulden bezahlt seien.

Das wichtige Ereignis vollzog sich in Gegenwart lübeckischer und hamburgischer Ratsherren. Unter ihnen fehlte Murmester nicht. Mit den übrigen Zeugen hat er die zu Segeberg vereinbarte Urkunde untersiegelt, durch die ja im wesentlichen das Ziel erreicht zu sein schien, nach dem er im Monat vorher vergeblich gestrebt hatte. Dann folgten anstrengende und aufregende Wochen für ihn. Mit seinem Amtskollegen Erich van Tzeven, mit zwei lübeckischen Bürgermeistern und dem Bischof von Lübeck brach er auf, um den König auf seinem Zuge durch das Land zu begleiten. Überall verlangte Christian von neuem die Huldigung, aber nicht überall war man gleich bereit, sie ihm zu leisten, und die Zahl der Anhänger, die Graf Gerhard in den Städten und besonders unter den Bauern hatte, erwies sich doch als recht bedeutend. Über Rendsburg ging es nach Schleswig, dann nach Flensburg und von dort nach Husum. Wiederholt, und insbesondere als man in das eiderfriesische Gebiet und nach Husum kam, mußten die genannten Begleiter des Königs ihre ganze Kunst aufbieten, um die Bevölkerung zu veranlassen, daß sie ihrem rechtmäßigen Herrn huldige.

Noch stand die Huldigung in dem der hamburgischen Pfandherrschaft unterworfenen Gebiete in den Elbmarschen aus. Der König verzichtete zunächst auf sie. Er kehrte, noch Ende August, nach Segeberg zurück, setzte sich hier endgültig mit seinem Bruder auseinander, verständigte sich mit seinen holsteinischen Gläubigern und schloß zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Lande und zu gegenseitigem Schutz und Trutz ein festes Bündnis mit den einheimischen Ständen und den Städten Lübeck und Hamburg. Dann erst, gegen Mitte Oktober, begab er sich in die Marschen, um nun auch hier die Huldigung zu erlangen. Allein es zeigte sich, daß gerade diese Gegenden, zum Teil vielleicht aus Haß gegen die hamburgische Herrschaft, fester als alle anderen Teile des Landes zum Grafen standen. Kaum war der König in Itzehoe eingetroffen und kaum hatte er die Hauptleute der Marschen zu sich entboten, als der Aufruhr gegen ihn und zugleich gegen den hamburgischen Rat in hellen Flammen emporloderte. Man mußte sich zu kriegerischem Vorgehen entschließen. Lübeck und besonders Hamburg als unmittelbar interessierte Stadt sandten Truppen, und rasch wurde der Aufstand erstickt. Doch nicht auf lange.

Schon im nächsten Jahre begannen die Unruhen von neuem. Unter den Führern der Auffässigen ragt die sagenumwobene Gestalt des Henneke Wulf hervor, eines trotzigen und kühnen Bauern aus der Wilstermarsch, der überall den Widerstand zu organisieren suchte. Gleichzeitig verbreitete sich in Hamburg die Kunde von schweren Brandschatzungen und Seeräubereien, die friesische und holländische Parteigänger des Grafen Gerhard sich auf der Elbe zuschulden kommen ließen. Wieder sah der Rat sich gezwungen, unterstützt von Lübeck, zu den Waffen zu greifen. Mit großem Kostenaufwand rüstete er gegen beide Feinde. Er sandte Schiffe auf die Elbe gegen die Seeräuber, und er trug auch, wie im Vorjahre, den Kampf mitten hinein in die Marschgegenden. Die Seele der hamburgischen Unternehmungen scheint hier Murmester gewesen zu sein, der wiederholt auf dem Schauplatze des Aufstandes erschien. „Er war ein Hauptmann der Stadt gegen die Bauern," berichtet uns die Chronik, was doch nur heißen kann, daß er die militärischen Operationen in den Marschen geleitet hat. Im einzelnen vermögen wir die Äußerungen und Wirkungen dieser kriegerischen Tätigkeit des Bürgermeisters leider nicht zu verfolgen. Wir stehen hier vor einer besonders schmerzlichen Lücke in der Überlieferung seiner Lebensschicksale und müssen uns mit der bloßen Feststellung begnügen, daß auch in diesem gelehrten Bürgermeister noch die alte Kriegstüchtigkeit lebendig war, die von jeher den Ruhm so manches hansestädtischen Ratsmitgliedes ausgemacht hatte. Seine Unternehmungen waren erfolgreich, und er sah sich als Sieger. Der Aufstand der Bauern wurde endgültig niederschlagen. Die Söhne des Henneke Wulf fielen in die Hände der Hamburger, dieser selbst aber ging außer Landes und ist im folgenden Jahre in Ditmarschen umgekommen.

So hatte Hamburg unter Murmesters Führung seine Herrschaft in dem für die Ausbildung seines Stapelrechts so wichtigen Gebiete glänzend behauptet und zugleich dem König Christian einen großen Dienst erwiesen. Noch einmal schien es dann freilich, als könnten diese Erfolge in Frage gestellt werden. Denn von den eiderstedtischen Friesen gerufen und ermutigt vielleicht durch die Nachricht von der Niederlage seines Bruders in Schweden tauchte im Jahre 1472 Graf Gerhard wieder in Schleswig auf. Er landete Anfang September in Husum, befestigte die Stadt und

gedachte, das alte Spiel von neuem zu beginnen. Schon aber war auch der König zur Stelle. Hülfe heischend erschien er in Hamburg und erhielt hier die Zusage militärischer Unterstützung. Wirklich haben die Hamburger, die, wie es scheint, bei dieser Gelegenheit zugleich die aufblühende und ihrem Handel Abbruch tuende Stadt Husum zu vernichten hofften, unverzüglich zu Schiff sechs- bis siebenhundert Söldner in das aufständische Gebiet befördert. Auch dieses Mal soll nach den erhaltenen Berichten Murmester den Befehl über die hamburgischen Truppen gehabt haben, mit deren Hilfe es dann in kurzer Zeit gelang, den Aufstand niederzuwerfen und seine weitere Ausbreitung zu verhindern. Ein grausames Strafgericht erging über das Land. Graf Gerhard aber machte sich eilends aus dem Staube, seine Schiffe den Hamburgern preisgebend, die sie als Beute heimbrachten.

Damit trat endlich die lange entbehrte Ruhe in Schleswig und Holstein ein. Der König blieb noch bis zum Mai 1473 im Lande, um die Verhältnisse zu ordnen und zu befestigen. Fortgesetzt handelte er dabei im Einvernehmen mit Hamburg und unter Zuziehung hamburgischer Ratsherrn. Daß unter ihnen auch jetzt keiner mehr hervortritt als Murmester, ist nach der Art seiner Beteiligung an den vorangegangenen Ereignissen nicht verwunderlich. Ersichtlich war er in den Jahren der Verwirrung und Unruhe dem Könige besonders nahegetreten, und schon im Jahre 1471 hatte dieser durch die Verleihung einer gräflichen Kornrente aus der Niedermühle in Hamburg und durch die ausdrückliche dankbare Hervorhebung seiner eifrigen und treuen Dienste ihm ein offenkundiges Zeichen seiner gnädigen Gesinnung gegeben.

* * *

Um dieselbe Zeit, da die holsteinische Gefahr als endgültig beseitigt angesehen werden durfte, fand Hinrich Murmester sich einer neuen großen Aufgabe gegenüber. Eine andere schwere Sorge, die auf Hamburg, ja auf der gesamten Hanse lastete, galt es aus der Welt zu schaffen. Man forderte seine Mitarbeit an der Wiederherstellung des seit Jahren unterbrochenen Friedens zwischen der Hanse und England.

Es darf hier nicht versucht werden, auf die Entstehung und die Entwicklung des hansisch-englischen Streitfalles näher einzugehen. Es muß vielmehr genügen, in aller Kürze seine Hauptmomente hervorzuheben und die Stellung zu kennzeichnen, die Hamburg in ihm eingenommen hat.

Seitdem die Zeiten dahin waren, in denen die Hansen dank den weitgehenden Privilegien der englischen Könige und dank den Bevorzugungen vor der einheimischen Bevölkerung den englischen Handel völlig beherrschten, seitdem der englische Kaufmann sich mündig fühlte, und, ein gelehriger Schüler des hansischen Genossen, wagemutig auf das Meer hinausfuhr, ja im Gebiete der Hanse selbst mit Erfolg sich Handelsvorteile zu erkämpfen wußte, war zwischen England und der Hanse ein sich mehr und mehr verschärfender Gegensatz entstanden, der nicht ohne ernste Folgen bleiben konnte. Gewalttaten, die sich die englische Regierung während ihrer Seekriege mit Frankreich gegen hansische Schiffe zu schulden kommen ließ, führten dazu, daß Lübeck sich seit dem Jahre 1457 als im Kriegszustand mit England befindlich betrachtete. Der Lübecker Rat verfolgte seitdem hartnäckig eine gegen England gerichtete Politik, die er auch bei den übrigen Hansestädten zur Anerkennung zu bringen suchte. Indessen fand er mit seiner aggressiven Politik gerade bei den Städten, die neben Lübeck vorherrschenden Einfluß auf die Gestaltung der hansischen Beziehungen zu England ausübten und auf die es somit in erster Linie ankam, wenig Gegenliebe. Diese Städte waren Cöln, Hamburg und Danzig. Die Danziger, die infolge einer englischen Niederlassung innerhalb ihrer Mauern unter der fremden Konkurrenz am meisten litten, war zurzeit durch den um den Preis Westpreußens tobenden Kampf Polens und der preußischen Städte gegen den deutschen Orden völlig in Anspruch genommen. Cöln aber, durch seine geographische Lage und seine Geschichte mehr als alle anderen Städte auf den Handel mit England hingewiesen und von altersher durch enge Beziehungen mit dem Königreich verbunden, stand in diametralem Gegensatz zu Lübeck und forderte eine strikte Politik der Friedfertigkeit und Nachgiebigkeit. Es ergab sich daraus ein äußerst gespanntes Verhältnis zwischen Cöln und dem Haupte der Hanse, das zwar auch gewichtige Interessen

in England hatte, dessen Handelsbeziehungen aber vielseitiger waren und dessen Stützpunkt bekanntlich in der Ostsee lag.

Zwischen Cöln und Lübeck stand Hamburg. Die hamburgischen Handelsinteressen in England erreichten zwar an Bedeutung die cölnischen nicht, übertrafen aber die lübeckischen beträchtlich. Kein Land war nach Flandern für den Handel Hamburgs von gleicher unmittelbarer Wichtigkeit, wie England, was schon darin zum Ausdruck kam, daß die am englischen Handel beteiligten hamburgischen Kaufleute, die in der Gesellschaft der Englandsfahrer vereinigt waren, neben oder nach den Flanderfahrern die angesehenste Stellung unter den heimischen Angehörigen ihres Standes einnahmen. Ein einflußreicher Teil der hamburgischen Bevölkerung war somit an einem friedlichen Verhältnis zu England unmittelbar interessiert, und daraus erklärt sich, daß auch der hamburgische Rat, wie der cölnische, der kriegerischen Politik Lübecks durchaus abgeneigt war. Aber freilich, nicht mit derselben Zähigkeit und Schroffheit, wie Cöln, durfte Hamburg einen der lübeckischen Politik entgegengesetzten Standpunkt festhalten. Seine Handelsinteressen waren zu sehr zwischen dem Westen und dem Osten geteilt, sein wirtschaftliches Gedeihen war zu fest mit dem Handel Lübecks verknüpft, als daß es daran hätte denken können, sich in einen ernstlichen Konflikt mit der Nachbarstadt zu stürzen. So war dem Rate eine Politik der Vermittlung vorgezeichnet, der Vermittlung zwischen Lübeck und Cöln nicht minder, wie zwischen Lübeck und England, und er hat an dieser Vermittlerrolle auch dann noch festgehalten, als er sich durch den Gang der Ereignisse eine zeitlang auf den extremen Standpunkt Lübecks gedrängt sah.

Die Frage, wie sich das Verhältnis zu England in Zukunft gestalten würde, wurde für die Hansestädte akut, als mit der Absetzung König Heinrichs VI. im Jahre 1461 die englischen Privilegien der Hanse hinfällig wurden. Der neue König, Eduard IV. aus dem Hause York, bewilligte, durch die englische Kaufmannschaft beeinflußt, der Hanse den Fortgenuß ihrer bisherigen Freiheiten nur noch auf eine kurze Zeit. Die Erneuerung der hansischen Privilegien aber machte er von Verhandlungen abhängig, in denen auch die Wünsche der englischen Kaufleute Berücksichtigung finden sollten. Diese Forderung ließ sogleich den ganzen Gegensatz hervortreten, der innerhalb der Hanse in der Auffassung der

englischen Frage bestand. Ebenso energisch, wie Lübeck das Ansinnen des Königs zurückzuweisen wünschte, drang der Cölner Rat auf sofortige Verhandlungen, und Hamburg, ja auch Danzig schloß sich ihm an. Die nächsten Jahre brachten gereizte Auseinandersetzungen mit Lübeck. Immer wieder hat namentlich der Hamburger Rat versucht, die Travestadt zum Nachgeben zu bewegen, indem er gleichzeitig mit Erfolg bemüht war, beim englischen König die wiederholte provisorische Verlängerung der bisherigen Privilegien durchzusetzen. Eduard IV. zeigte sich entgegenkommend, solange er, mit dem mächtigen burgundischen Reiche verfeindet, der hansischen Einfuhr für England nicht entraten konnte. Kaum aber war dieses Hindernis beseitigt, kaum hatte er mit Burgunds neuem Herrscher Karl dem Kühnen im Herbste 1467 einen festen Frieden und einen dreißigjährigen Handelsvertrag abgeschlossen, als er andere Saiten aufzog. Er stellte an die Hansestädte die Forderung, zum Zwecke von Verhandlungen innerhalb eines Jahres Gesandte nach England zu schicken, und drohte für den Fall der Weigerung mit der Entziehung aller Privilegien. Gewarnt durch den Sekretär des hansischen Kontors in London wurde nun auch der lübeckische Rat bedenklich, und er erklärte sich zur Teilnahme an vorbereitenden Maßregeln für eine gemeinsame Sendung der Hansestädte nach England bereit. Schon war es indessen zu spät, denn plötzlich sah die Hanse sich einer gänzlich veränderten Lage gegenüber.

Streitigkeiten mit dem Könige von Dänemark, die zur Fortnahme englischer Schiffe im Sund geführt hatten, boten Eduard IV. den Anlaß zu einem Attentat auf die Hanse. Unter dem Vorwand, der König von Dänemark sei Herr der Hanse, und Hansestädte seien an der Kaperei im Sunde beteiligt gewesen, ließ er im Juli 1468 den hansischen Stalhof in London nebst den hansischen Niederlassungen in anderen englischen Städten schließen und versiegeln, die hansischen Güter mit Beschlag belegen und die deutschen Kaufleute ins Gefängnis werfen. Mit einem Schlage war dem hansischen Handel in England ein gewaltsamer Stillstand geboten.

Unter dem niederschmetternden Eindrucke dieser Ereignisse gewann nun in der Hanse die kriegerische Politik Lübecks die Oberhand, um so mehr als trotz der Proteste, die von allen

Seiten erfolgten, dem deutschen Kaufmann in London der Prozeß gemacht und er zum Ersatz des den Engländern im Sund verursachten Schadens verurteilt wurde. Nur Cöln stimmte auch jetzt nicht in die Kriegstöne Lübecks ein, sondern trieb auf eigene Hand eine Politik, die, indem ihr ein Sonderfrieden mit dem englischen Könige gelang, notwendig zum Bruch mit den übrigen Hansestädten führen mußte. Dagegen trat Hamburg unverzüglich auf die Seite Lübecks. In diesem Augenblicke, in dem der hamburgische Rat alle seine vorhergegangenen Vermittlungsversuche als gescheitert betrachten mußte, war er nicht darüber im Zweifel, daß eine Änderung der auch den Handel seiner Stadt so schwer treffenden Zustände nur von einer zielbewußten energischen Politik gegen England zu erhoffen sei. „Nachdem der Weg des Rechtes verschlossen ist, ist allein der Weg der Tat offen," ist in jener Zeit einmal von hansischer Seite geäußert worden. Es war ein Wort, das auch der Hamburger Rat während der nächsten Jahre mit voller Überzeugung zur Richtschnur seiner hansischen Politik genommen hat.

Mustern wir die Reihe der hamburgischen Ratsherrn, die die Vertreter dieser Politik waren, so tritt uns als der rührigsten einer wiederum Hinrich Murmester vor Augen. Vereinzelt hatte er wohl in den Vorjahren, so vielleicht 1465 zu Hamburg, und 1467 zu Lübeck, dem Haupte der Hanse gegenüber sein Wort zugunsten des vermittelnden hamburgischen Standpunktes in die Wagschale werfen müssen. Von jetzt an aber konnte er der zur Politik der Hanse gewordenen lübeckischen Politik sich anschließen und auf den Hansetagen in Einigkeit mit den lübeckischen Vertretern über die Maßregeln beraten, die der Ernst der Lage erforderte. Wie er in diesen Jahren in den holsteinischen Angelegenheiten vorwiegend mit dem Bürgermeister Erich van Tzeven zusammenarbeitete, so erscheint er in den Verhandlungen über die englische Frage in der Regel neben dem Bürgermeister Albert Schilling. Den Anteil abzumessen, den der eine und der andere an den Beratungen gehabt hat, ist nicht möglich. Indessen läßt die Mission, die Murmester später bei den Friedensverhandlungen mit England zuteil geworden ist, den Rückschluß zu, daß er sich in der vorhergehenden Zeit als ein ausgezeichneter diplomatischer Vertreter seiner Vaterstadt bewährt hat. An allen wichtigen Be-

schlüssen, die die Hansestädte in diesen Jahren faßten, hat er teilgenommen. Wir finden ihn im April 1459 auf dem zahlreich, auch von den Sekretären des Londoner und des Brügger Kontors besuchten Lübecker Tage, der bereits die äußersten Mittel gegen England, Seekrieg und völligen Abbruch der Handelsbeziehungen, insbesondere Verbot der Einfuhr englischer Laken in das hansische Gebiet, ins Auge faßte. Wir sehen ihn bald darauf mit den binnenländischen Hansestädten über die voraussichtliche Durchführung solcher Maßregeln verhandeln. Wir begegnen ihm im August 1470 auf dem entscheidenden Hansetag, der das Einfuhrverbot wirklich aussprach und zugleich an Cöln die bald darauf wahrgemachte Drohung des Ausschlusses aus der Hanse ergehen ließ. Und er scheint auch der Gesandtschaft angehört zu haben, die die Städte an den König von Dänemark mit der gern gewährten Bitte abfertigten, auch in seinen Reichen das Verbot der englischen Einfuhr auszusprechen.

Und wie er auf diese Weise an der Durchführnng wirtschaftlicher Zwangsmaßregeln gegen England tätig mitarbeitete, so bekundete er auch ein reges Interesse an dem von der Hanse begonnenen Seekrieg, dem zweiten Pfeil, mit dem sie die feindliche Nation wirkungsvoll zu treffen hoffte. Hamburg hat in diesen Seekrieg, der seit dem Ende des Jahres 1469 auf der Nordsee tobte und in die zügelloseste Kaperei ausartete, in den Jahren 1472 und 1473 mit Nachdruck eingegriffen. Schon Anfang Februar 1472 konnte Murmester auf einem Tage zu Oldesloe den Lübeckern mitteilen, daß der Hamburger Rat einige Schiffe ausgerüstet habe und über weitere Rüstungen mit den Bürgern beraten wolle. Murmester selbst hat sich an den Schiffsausrüstungen dieses Jahres privatim beteiligt. Mit anderen patriotischen und kapitalkräftigen Männern hat er einige Schiffe auf eigene Rechnung in See gesandt, und so der Stadt und der Kaufmannschaft, die die Kriegslasten vornehmlich zu tragen hatte, einen Teil der Kosten abgenommen. Diese Unternehmungen brachten ihm reichen Gewinn. Wir hören von einem Schiffe, die Große Marie genannt, das er mit dem Ratsherrn Henning Buring und dem wohlhabenden Bürger Hoyer Tzerneholt unter der Führung des Kapitäns Hinrich Brand aussandte und das gute Beute gemacht zu haben scheint. Größere Erfolge noch hatte ein zweites Schiff, an dem er beteiligt

war. Das war das Schiff des Johann Pothorst, mit Namen Jesus. Johann Pothorst war einer jener kühnen Seeabenteurer, die auf dem Meere umherschwärmten und sich immer dort einstellten, wo es etwas zu verdienen gab. Im Jahre 1472 bot er sich mit seinem Schiffe Hamburg an. Zusammen mit den Ratsherrn Struve und van Mere übernahm Murmester die Hälfte des Schiffes und seiner Ausrüstung, während Pothorst Eigentümer der anderen Schiffshälfte blieb und der Rat für den noch fehlenden Teil der Ausrüstung aufkam. Das Glück war dem Schiffe hold. Es gelang seinem tapferen Führer nicht weniger als sechs feindliche Schiffe zu kapern und nach Hamburg zu führen. Noch ein drittes, von Murmester und zwei Mitreedern ausgerüstetes Schiff machte eine glückliche Fahrt, indem es einen Irländer aufbrachte. Der Rat hat dann alle diese gekaperten Schiffe, und dazu das Pothorstsche und die Große Marie an sich gebracht, so daß er, rechnet man noch die bereits im städtischen Besitz befindlichen Kriegsschiffe hinzu – mit Namen werden sechs genannt — über eine recht ansehnliche Flotte verfügte. Er zögerte nicht, im Frühjahr 1473 den Krieg von neuem zu betreiben. Am 10. April liefen vier große hamburgische Orlogsschiffe aus dem Hamburger Hafen. Drei Tage darauf folgten ihnen zwei Danziger Fahrzeuge, die auf der Elbe bei Hamburg überwintert hatten, sich übrigens nicht mehr im Besitze des Danziger Rats befanden, sondern von diesem an Bürger seiner Stadt verkauft worden waren. Die Ausfahrten standen unter einem glücklichen Stern. Die Hamburger brachten drei feindliche Schiffe mit heim, der tapfere Danziger Kapitän Paul Beneke aber vollführte an der englischen Küste durch die Wegnahme einer reichbeladenen florentinischen Galeide jene oft gerühmte Heldentat, deren Konsequenzen dann freilich für die Hanse sehr unbequem werden sollten.

Während so der Seekrieg in voller Schärfe tobte, war längst die Diplomatie am Werke, um den Frieden herzustellen. Schon im Frühjahr 1472 hatte Eduard IV. eingelenkt und, erschreckt durch den Ernst, den die Lage infolge der Festigkeit der Hansestädte angenommen hatte, gedrängt auch wohl vom Herzog von Burgund, sich der Hanse genähert. Aber noch mehr als ein Jahr verging, ehe es zu Friedensverhandlungen kam. Sie wurden im Juli 1473 zu Utrecht eröffnet.

Die Utrechter Verhandlungen haben bekanntlich zu einem Frieden geführt, der einen entschiedenen Sieg für die Hanse bedeutete. Dieser Sieg wurde dadurch möglich, daß England aus verschiedenen Gründen den größten Wert auf eine Verständigung legte. Weite Kreise des englischen Volkes litten schwer unter dem Abbruch der Handelsbeziehungen zu der Hanse und wünschten sehnlichst die Rückkehr des deutschen Kaufmanns nach London. Dazu kam, daß die politische Konstellation sich zu Ungunsten Englands verschoben hatte. Auf eine Unterstützung durch seinen herzoglichen Verbündeten in Burgund durfte England nicht länger rechnen, denn Karl der Kühne wünschte Frieden mit der Hanse, er brauchte ihn zur Durchführung seiner umfassenden Pläne. Zwischen Frankreich aber, dem britischen Erbfeinde, und der Hanse war nach weitgehender Entfremdung eine Annäherung im Gange, die England gefährlich werden konnte. So vereinigte sich mancherlei, um eine den Städten günstige Lage zu schaffen. Dennoch wäre ihr Erfolg kaum so bedeutend gewesen, wenn sie es nicht verstanden hätten, in äußerst geschickter Weise die Gunst der Lage für sich auszunutzen, wenn sie nicht nach außen hin geschlossen und mit imponierender Einmütigkeit aufgetreten wären, wenn sie nicht Männer zu den Verhandlungen entsandt hätten, die wußten, was sie wollten und sollten, und die mit kluger Zähigkeit die gemeinsamen Interessen vertraten. Lieber wollten sie mit den Fürsten der ganzen Welt, als mit den Ratssendeboten der Hanse verhandeln, haben die englischen Gesandten am Schlusse der Beratungen einmal geäußert.

Hamburgische Chronisten haben das Hauptverdienst an dem Zustandekommen des vorteilhaften Friedensvertrages Hinrich Murmester beigemessen, der anfangs mit dem Ratsherrn Henning Buring und dem Sekretär Lorenz Rodtideke, später allein Hamburg in Utrecht vertreten hat. Inwieweit dieses Urteil gerechtfertigt ist, muß dahingestellt bleiben. Aus den erhaltenen Berichten ist nur soviel ersichtlich, daß Murmester sich an den Verhandlungen lebhaft beteiligt und während ihres zweiten Abschnittes eine hervorragende Rolle gespielt hat, wenn er auch formell stets hinter die lübeckischen Gesandten zurückgetreten ist.

Der Beginn des Utrechtes Tages war auf den 1. Juli festgesetzt worden, aber durch widrige Winde zurückgehalten, trafen

die hamburgischen, und mit ihnen die Lübecker und Danziger Gesandten erst am 13. Juli am Bestimmungsorte ein, wo Vertreter der Städte Dortmund, Münster, Deventer und der hansischen Kontore, außerdem drei Bevollmächtigte des Königs von England ihrer bereits harrten. Ohne lange zu zögern, trat man in die Verhandlungen ein. Die Städte verlangten einen Schadenersatz von 25000 Pfund Sterling, dazu das Eigentumsrecht an den Stalhöfen zu London und Boston nebst einem Haus zu Lynn, sie forderten den Widerruf des gegen die Stalhofskaufleute im Jahre 1468 ergangenen Urteils, sie machten zur Bedingung eines Vertrages, daß Cöln von ihm ausgeschlossen bliebe und sie drangen endlich auf die Bestätigung ihrer alten Privilegien. Nur die Erfüllung der letzten Forderung vermochten die englischen Gesandten nach ihrer Instruktion zuzusagen, und da die Hansen sich unbeugsam zeigten, drohten die Verhandlungen zu scheitern. Es bedurfte der dringenden Bitten der Engländer und einer Intervention Karls des Kühnen, um die Städteboten einer Vertagung der Verhandluugen bis zum 15. Januar 1474 geneigt zu machen. Ehe man am 19. September auseinanderging, wurde von einem Ausschuß der hansischen Gesandten, an dessen Spitze der lübeckische Bürgermeister Castorp und Murmester standen, ein Vertragsentwurf ausgearbeitet; er sollte dem englischen Könige und den Räten der Hansestädte zur Genehmigung vorgelegt werden.

Mit dem Danziger Ratsherrn Pawes sind Murmester und Buring nach dem Eintritt der Vertagung in Utrecht zurückgeblieben, denn die Sendeboten hielten dies im Interesse des Ansehens der Hanse für erforderlich. Allein der Hamburger Rat hat seine Gesandten sehr bald zurückgerufen, und Pawes schloß sich ihnen an. Der Rat wollte offenbar bei den Besprechungen und Beschlußfassungen über die bevorstehende neue Tagfahrt mit den Engländern das Urteil und die Mitarbeit seiner bisherigen Utrechter Vertreter, insbesondere seines erfahrenen Bürgermeisters nicht missen. In der Tat sehen wir diesen nach seiner Rückkehr wiederholt durch Verhandlungen in Anspruch genommen, die mit Lübeck über die englische Angelegenheit gepflogen wurden.

In der Sache selbst war man sich wohl bald einig. Schwierigkeiten aber ergaben sich dann aus der Frage der Besendung des neuen Tages. Der Lübecker Rat weigerte sich, — aus welchen

Gründen ist nicht recht klar — Gesandte abzufertigen, und auch Murmester hatte wenig Neigung, die Strapazen der Reise und des Aufenthaltes in Utrecht noch einmal auf sich zu nehmen. Nur mit äußerster Mühe, und erst nachdem Lübeck die Besendung wenigstens durch einen Syndikus und einen Sekretär zugesagt hatte, konnte der Hamburger Rat seinen Bürgermeister bewegen, seiner Vaterstadt und der ganzen Hanse das von ihm verlangte Opfer noch einmal zu bringen. Am 9. Januar 1474 ritt er, dieses Mal den Landweg wählend, mit stattlichem Gefolge aus Hamburg fort. In Minden stießen die Lübecker Sendeboten und der Danziger Bernd Pawes zu ihm, und mit ihnen gemeinsam traf er am 1. Februar in Utrecht ein, wo, wie im vergangenen Sommer, die übrigen Bevollmächtigten schon versammelt waren. Die Engländer waren nicht mit leeren Händen gekommen, sondern brachten die Befugnis zu weitgehenden Konzessionen mit. So verliefen denn die Verhandlungen verhältnismäßig glatt. Als Vertreter des Oberhauptes der Städte führte auf hansischer Seite der Lübecker Syndikus Dr. Osthusen das Wort. Aber die Versammlungsberichte lassen keinen Zweifel über den gewichtigen Einfluß, den Murmester, als hamburgischer Bürgermeister die vornehmste Persönlichkeit unter den städtischen Sendeboten, auf den Gang der Verhandlungen ausübte. Bei allen maßgebenden Beratungen und Entscheidungen erscheint sein Name neben dem Osthusens, der ersichtlich stets auf ihn Rücksicht zu nehmen und im Einklang mit ihm zu handeln hatte. Es verstand sich von selbst, daß er zum Schlusse dem viergliedrigen Ausschuß angehörte, der mit den Engländern die endgültige Redaktion der Friedensartikel festsetzte, und auch darin bewährte sich sein diplomatisches Geschick, daß es ihm ohne Schwierigkeit gelang, eine zwischen den lübischen und den übrigen Sendeboten über die Ratifikation der Friedensurkunde entstandene Meinungsverschiedenheit zur Zufriedenheit beider Teile auszugleichen.

Ende Februar war man zu einem Einverständnis über alle wesentlichen Punkte gelangt. Am letzten Tage des Monats fand der Austausch der vom englischen Könige und vom Lübecker Rate zu ratifizierenden Friedensinstrumente statt. Am 1. März vereinigte eine Mahlzeit die hansischen und die englischen Unterhändler, denen in ausdauernder Arbeit ein schweres Werk gelungen war. Mit Ge-

nugtuung durften die Hansen das Ergebnis dieser Arbeit begrüßen. Was sie erstrebt hatten, war im wesentlichen erreicht. Die hansischen Privilegien wurden erneuert, das von den Städten verlangte Eigentumsrecht an den Stalhöfen war anerkannt, eine Entschädigungssumme, wenn sie auch um einige Tausend Pfund hinter der ursprünglichen Forderung zurückblieb, gewährleistet, das Urteil vom Jahre 1468 zurückgenommen und der Ausschluß der Cölner aus England bis zu ihrer Aussöhnung mit der Hanse durchgesetzt. Daß dieser glänzende Sieg in Hamburg mit besonderer Freude aufgenommen wurde, darf bei dem starken Interesse der hamburgischen Kaufleute am englischen Handel und nach den großen Aufwendungen, die die Stadt für den Seekrieg gemacht hatte, vorausgesetzt werden. Leicht begreift sich daher auch, daß in dem allgemeinen Freudenrausche die hamburgische Fama den großen Erfolg allein oder doch vorwiegend den Anstrengungen des heimischen Bürgermeisters beimaß, der als einziges vollgültiges Ratsmitglied aus den wendischen Städten an dem endlichen Abschluß des Friedens teilgenommen hatte. Die offiziellen Berichte über die Utrechter Tagung lassen zwar, wie wir schon betonten, die Wirksamkeit Murmesters in solcher Glorie nicht erscheinen. Ungeschmälert aber bleibt ihm jedenfalls das Verdienst, mit voller Hingabe und in patriotischer Selbstentsagung an dem Zustandekommen des großen Werkes erfolgreich mitgearbeitet zu haben.

* *
*

Man pflegt die Jahrzehnte, in der die geschilderten und die weiterhin zu schildernden Ereignisse sich abspielten, noch voll der hansischen Blütezeit zuzuzählen, und nichts berechtigt zu dieser Auffassung in gleichem Maße, als eben der über England davongetragene Erfolg, der ein glänzendes Zeugnis hansischer Macht und Größe war. Aber freilich darf man darüber nicht vergessen, daß aus einer anderen Richtung schon damals schweres Gewölk über die Hanse heraufzog, das ihr dereinst verhängnisvoll werden sollte. Was ihr England gegenüber noch einmal gelang, ihre Überlegenheit als Handelsmacht zur Anerkennung zu bringen, gelang ihr nicht gegenüber den vorwärtsstrebenden niederländischen

Mächten. Auch für diesen Mißerfolg aber sollte gerade die Utrechter Tagung bezeichnend sein.

Den nach Utrecht deputierten Gesandten Lübecks und Hamburgs war die zweite Aufgabe gestellt, im Verein mit den Abgeordneten des Brügger Kontors einen Ausgleich in den mannigfaltigen Streitigkeiten herbeizuführen, die zwischen den wendischen Städten und den Niederlanden vorhanden waren. Hier aber war ihre Stellung von vornherein nicht besonders günstig. Denn hinter den Vertretern Flanderns und den Abgesandten holländischer, friesischer, seeländischer Städte stand drohend die imponierende Macht des Herrn der Niederlande, Karls des Kühnen, der auch selbst einige Beschwerden gegen die Hansestädte hatte, und auf den diese besondere Rücksichten nehmen mußten, da ja von seiner Haltung der Friede mit England zum guten Teil abhängig war. Schon im Sommer und Herbste 1473 spielten die Verhandlungen mit den Niederlanden und Burgund zu Utrecht eine große Rolle. Ihren Höhepunkt und ihren vorläufigen Abschluß fanden auch sie erst auf der zweiten Utrechter Tagung, nachdem die englische Frage erledigt worden war.

Es ist Murmester gewesen, der bei der Herbeiführung dieses Abschlusses die hansischen Interessen in erster Linie zu vertreten hatte. Nachdem Dr. Osthusen Mitte März Utrecht verlassen hatte, stand er mit dem lübeckischen Sekretär Versenbrugge und zwei Gesandten des Brügger Kontors den Niederländern allein gegenüber. Er war jetzt der Wortführer der Hansen und er schien dazu umsomehr berufen zu sein, als an den bevorstehenden Verhandlungen seine Vaterstadt in besonderem Maße interessiert war.

Unmittelbar nachdem man mit den Engländern über den Frieden einig geworden war, kamen Angelegenheiten zur Sprache, die wie ein Vorspiel der kommenden scharfen Auseinandersetzungen klangen. Von flämischen Abgesandten vorgebracht, gelangten zu umständlicher Erörterung die Entschädigungsansprüche, die Tommaso Portinari, der angebliche Eigentümer der im Jahre 1473 mit der florentinischen Galeide von dem Danziger Paul Beneke erbeuteten Waren, gegen die Hanse erhob. Die Galeide war auf die Elbe nach Stade, also in die unmittelbare Nähe Hamburgs geführt worden, und der Hamburger Rat wurde beschuldigt, den Verkauf der Ladung durch die Söldner des Danziger Schiffes unterstützt

zu haben. Schon die erste Utrechter Versammlung hatte sich mit der Angelegenheit umständlich beschäftigt. Trotzdem die Gesandten Karls des Kühnen energisch zugunsten des Florentiners eingetreten waren, — war doch die Galeide unter burgundischer Flagge gesegelt — so hatten doch die Hansen jeden Schadenersatz mit der Begründung abgelehnt, daß die Wegnahme des Schiffes einigen Danziger Kaufleuten und Reedern zur Last falle, die Hanse aber, die keine Einheit bilde, für die Taten einzelner ihrer Glieder nicht verantwortlich gemacht werden könne. Die Folge dieser Abmachung war eine Beschlagnahme der hansischen Güter in Brügge durch Portinari gewesen, eine Maßregel, die jetzt den Flämingern Veranlassung bot, einen Ausgleich zu versuchen. Erfolg hatten sie nicht. Von neuem legte Murmester den ablehnenden Standpunkt der Hanse gegen Entschädigungsansprüche fest, indem er zugleich die gegen Hamburg erhobenen Vorwürfe zurückwies. Klar und überzeugend klangen seine Ausführungen. Er zeigte, daß er Herr der Situation war. Er blieb es auch, als dann am 24. März die schwierigen und ernsten Verhandlungen mit den holländischen, friesischen und seeländischen Städten begannen, neben deren Deputierten als herzogliche Gesandte Gerhard, Herr von Assendelft, und Dr. Johann Halewyn erschienen waren.

In diesen Verhandlungen kam vor allem der starke Gegensatz zum Ausbruch, der seit Jahrzehnten zwischen Holland und den wendischen Städten bestand und der im Jahre 1441 nach einem mehr als dreijährigen Kriege durch den Kopenhagener Frieden notdürftig überbrückt worden war. Dieser Gegensatz war eine Frucht des wirtschaftlichen Erstarkens der Holländer, eine Folge der glücklichen Versuche dieses unternehmungslustigen Volkes, der hansischen Schiffahrt, dem hansischen Handel, der hansischen Industrie ernsthafte Konkurrenz zu bereiten. Nicht mehr bildeten ja Fischfang und Ackerbau die alleinigen Grundpfeiler der Existenz Hollands, denn längst hatten die holländischen Städte, voran Amsterdam, sich einer kräftigen Handelspolitik zugewandt. Ihre Kaufleute befuhren die Ostsee, führten niederländische Waren in die östlichen Gebiete ein, brachten die Erzeugnisse des Ostens heim und schufen so einen eigenen Handelsverkehr zwischen der Nord- und der Ostsee. Daß man die Beeinträchtigung, die der hansische Handel dadurch erlitt, besonders empfindlich in Hamburg spürte,

liegt bei der Stellung, die diese Stadt im hansisch-niederländischen Verkehr einnahm, auf der Hand. Und noch in einem anderen Punkte machte sich die holländische Konkurrenz in Hamburg sehr unangenehm bemerkbar. Von altersher waren die Niederlande das wichtigste Absatzgebiet der hamburgischen Bierproduktion. Im Laufe des letzten Jahrhunderts aber hatten die holländischen Städte, von den Landesherrn begünstigt und von Hamburg lernend, selbst eine bedeutende Bierindustrie großgezogen, deren Erzeugnisse sie überall in den Niederlanden einzubürgern bestrebt waren. Und um mit den Hamburgern erfolgreicher wetteifern zu können, waren sie dazu übergegangen, die Akzise auf eingeführtes Hamburger Bier nicht unbeträchtlich zu erhöhen, eine Maßregel, die in Hamburg große Erbitterung hervorrief. Die Hansen, und zumal die wendischen Städte, haben verzweifelte Anstrengungen gemacht, die holländische Konkurrenz einzudämmen. Auch als der Ausgang des im Jahre 1441 beendeten Krieges ihnen gezeigt hatte, wie aussichtslos im Grunde diese Anstrengungen waren, haben sie nicht nachgelassen, und nunmehr versucht, durch strenge handelstechnische und handelspolitische Maßnahmen den Verkehr der Holländer mit dem Hansegebiet zu unterbinden. Am meisten erhofften sie in dieser Beziehung von der Festsetzung eines Stapelzwanges in Brügge, dem altberühmten Sitze eines hansischen Kontors. Keine niederländischen Tuche, so wurde bestimmt, mochten sie nun aus Flandern, Brabant oder Holland stammen, sollten in die Hansestädte eingeführt werden dürfen, wenn sie nicht nachweislich zuvor nach Brügge gebracht, dort verkauft und von dort verfrachtet waren. Und andrerseits sollten auch die wertvollsten Güter, die aus den Hansestädten nach den Niederlanden ausgeführt wurden, wiederum nur ihren Weg nach Brügge nehmen dürfen, um hier verkauft zu werden. Der Schiffsverkehr aber zwischen dem Hansegebiet und Brügge sollte unter strenge hansische Kontrolle gestellt werden.

Die Holländer und die ihnen benachbarten Volksstämme haben sich gegen die Durchführung dieser Maßregel, die den besten Teil ihres Handels zu vernichten drohte, mit aller Energie aufgebäumt. Sie umgingen den Stapel, wo und wie sie nur konnten, sie suchten durch Vorstellungen und Drohungen seine förmliche Aufhebung von den Hansestädten zu erzwingen, und ihre Haltung wurde immer

entschiedener, seitdem sie sich der Unterstützung ihres Herzogs, Karl des Kühnen, sicher wußten.

Auch auf dem ersten Utrechter Tage hatte in den Verhandlungen mit den burgundischen Gesandten und den Bevollmächtigten der holländischen Städte die Stapelfrage einen breiten Raum eingenommen. Wenn nicht völlige Aufhebung, so doch Suspension, war die Forderung der Niederländer gewesen. Aber die hansischen Sendeboten hatten sich durchaus abweisend verhalten, und ohne zu einer Einigung gekommen zu sein, war man auseinandergegangen. Verhandlungen, die im November und Dezember 1473, ebenfalls zu Utrecht, zwischen holländischen Gesandten und Ratssekretären aus Lübeck und Hamburg gepflogen waren, hatten kein besseres Ergebnis gezeitigt. Jetzt, im März 1474, stand die Frage inmitten einer Fülle anderer Streitpunkte und gegenseitiger Beschwerden zu Utrecht von neuem zur Verhandlung.

Murmester und seine Mitgesandten sahen sich einer undankbaren Aufgabe gegenüber. Die Niederländer waren entschlossen, dieses Mal zum Ziele zu gelangen. Von den herzoglichen Gesandten wirksam unterstützt, konnten sie eine dreiste Sprache führen. Die Hansen aber durften es mit dem Herzoge, durch dessen Haltung eben erst der Friede mit England möglich geworden war, nicht verderben. Sie mußten bald erkennen, daß sie, was die Stapelfrage betraf, auf einem verlorenen Posten standen. So kamen sie zu dem Entschlusse, in diesem Punkte wenigstens für jetzt nachzugeben, doch nur um den Preis möglichst guter Bedingungen in den übrigen Streitfragen. Solche Bedingungen zu erreichen, war das Ziel, um das Murmester als Wortführer der Hansen zu kämpfen hatte.

Die Größe der Schwierigkeiten, die es zu überwinden galt, war ihm von Grund aus bekannt. Hatten doch die Dinge, um die es sich handelte, ihn seit Jahren beschäftigt. Bereits auf dem Lübecker Hansetag im April 1469, demselben, der den Abbruch der Handelsbeziehungen zu England ernstlich ins Auge faßte, war auch das Verhältnis zu Holland eingehend besprochen worden, und seitdem war kein Jahr vergangen, ohne daß er nicht wiederholt an Verhandlungen teilgenommen hatte, die vielfach in sehr umständlicher Weise die gegenseitigen Streitigkeiten erörterten. So war er mit den verschiedenen, zur Diskussion stehenden Fragen genau

vertraut, und trefflich verstand er es, den Niederländern mit schlagfertigen, auf gründlicher Detailkenntnis beruhenden Antworten zu dienen. Schonend ging er nicht vor. Die hansischen Forderungen stellte er selbst dann, wenn er nicht hoffen konnte, sie durchzusetzen, scharf und bestimmt. Nicht immer vermochte er dabei die innere Erregung über die wenig beneidenswerte Lage, in der er sich befand, zurückzudrängen. Unmutig äußerte er im Verlaufe der Verhandlungen einmal, es scheine, als ob die Holländer stets im Vorteil und die Hansen stets im Nachteil bleiben sollten. Die tiefwurzelnde Abneigung, die in seiner Vaterstadt den Holländern gegenüber bestand, beherrschte auch ihn durchaus. Sie kam namentlich zum Ausdruck, so oft er in ein Redegefecht mit dem Bürgermeister von Amsterdam verwickelt wurde. Dann ging es selten ohne scharfe und bittere Worte ab. Versöhnlicher zeigte er sich in kluger Berechnung gegenüber den Gesandten des burgundischen Herzogs. Er versicherte ihnen wohl, wie sehr die Städte geneigt seien, ihrem Herrn entgegenzukommen. Leicht hat er es doch auch ihnen nicht gemacht. Wo er nachgeben mußte, ist er doch nur Schritt für Schritt zurückgewichen, hat er mit sich handeln lassen, wie es der zäheste Kaufmann nicht besser vermocht hätte.

Es gelang den Hansen, durchzusetzen, daß die heikelsten Fragen zunächst beiseite gelassen und eine größere Anzahl einzelner Streitpunkte vorweggenommen wurden. Unter ihnen befanden sich manche, deren Erledigung die größten Schwierigkeiten machte. Da war der Streit um das Amsterdamer Pfahlgeld, eine zur Unterhaltung der Seezeichen von Amsterdam erhobene Abgabe, deren enorme Erhöhung von den Hansestädten und insbesondere von Hamburg sehr bitter empfunden wurde. Die Amsterdamer sträubten sich auf das äußerste gegen jede Herabsetzung dieser Abgabe, und es bedurfte der ganzen Zähigkeit Murmesters, um mit Hilfe der vermittelnden herzoglichen Gesandten die Ermäßigung für eine Reihe von Waren während der Dauer des abzuschließenden Friedens zu erreichen. Nicht minder heftig tobte der Kampf um die Verminderung der holländischen Akzise auf Hamburger Bier. Hier vermochte Murmester, wie sehr er sich auch mühte, nur das Zugeständnis zu erlangen, daß die Akzise für die Zeit des bevorstehenden Friedens nicht erhöht, und an den Orten, die sie

bisher nicht erhoben hatten, nicht eingeführt werden sollte. Zu diesen beiden Streitfragen, die die Geister am heftigsten aufeinander platzen ließen, gesellte sich eine weitere lange Reihe von Differenzen, die durch gegenseitige Kompromisse ausgeglichen wurden. Schließlich gelangte man zu den beiden Punkten, die den Hauptanstoß bildeten. Der eine betraf die Forderung der Niederlande, daß der Brügger Stapel aufzuheben sei, der zweite ihre Weigerung, das von den Städten erhobene Verlangen anzuerkennen, daß die Hanse keine Einheit bilde, mithin für den durch einzelne ihrer Mitglieder verursachten Schaden nicht in Anspruch genommen werden könne, jenes Verlangen, das eine Konsequenz der durch Paul Benekes Tat hervorgerufenen Verwicklungen war. Beide Angelegenheiten wurden auf niederländischer Seite durch die herzoglichen Gesandten vertreten. In der Frage des Stapels, der wichtigsten, die damals zwischen der Hanse und den Niederlanden schwebte, gaben die hansischen Sendeboten nach, insoweit wenigstens, als sie zwar nicht die völlige Aufhebung, wohl aber die Suspension bis zum 1. Januar 1477 zugestanden. Dagegen wußten sie in der zweiten Streitfrage die Anerkennung ihrer Forderung durchzusetzen. Im Hinblick auf die vorhergegangenen Beteuerungen der herzoglichen Gesandten, in diesem Punkte nicht nachgeben zu können, war das für den Augenblick ein wirklicher Erfolg, von dem es freilich zweifelhaft sein mochte, inwieweit der Herzog ihn anerkennen werde.

Mühevoll gestaltete sich schließlich noch die Formulierung der vereinbarten Abmachungen. Nachdem ein von den Niederländern verfaßter Entwurf von Murmester und seinen Mitgesandten umgearbeitet worden war, ging man von neuem die einzelnen Punkte zusammen durch, wobei es wieder zu heftigen Zusammenstößen kam. Noch ganz zuletzt, als alles schon in Ordnung zu sein schien, hat Murmester Anstoß an einigen Worten genommen, die von den Niederländern in den Vertrag hineingebracht waren, obwohl die hansischen Sendeboten sie vorher beanstandet hatten. Er bestand heftig auf ihrer Änderung, die er für unerläßlich erklärte, wenn er und die übrigen hansischen Bevollmächtigten mit Ehren nach Hause zurückkehren wollten. So hat er in den Verhandlungen bis zum Schluß seinen Mann gestanden, mit Umsicht das Wort der Städte geführt, schneidig und scharf, im vollen Bewußtsein

der Verantwortlichkeit, die auf ihm lastete. Daß er dazu ausersehen war, diese Verhandlungen zu leiten, in denen Verzicht und Entsagung den Hansen durch die politischen Verhältnisse zur Pflicht gemacht wurde, wird ihn schmerzlich erregt haben. Aber er durfte sich damit trösten, daß er sein Möglichstes getan hatte, um den Gegnern ihren Sieg zu erschweren und nur um einen hohen Preis zu überlassen. Als man endlich am 1. Mai nach dem Abschlusse des bis zum 1. Januar 1477 angenommenen Bestandes auseinanderging, da konnte er sich nicht enthalten, seinem erbittertsten Gegner, dem Bürgermeister von Amsterdam, in Gegenwart des herzoglichen Gesandten Dr. Halewyn noch einmal zuzurufen, er rechne bestimmt darauf, daß die über die Bierakzise und das Pfahlgeld vereinbarten Artikel nun auch wirklich durchgeführt würden; geschehe es nicht, so würden die Hansestädte auch den Stapel nicht suspendieren. Es war der Ausklang dieser langwierigen und wechselvollen Verhandlungen: mußten die Städte schon dulden, daß die Niederländer ihren Einbruch in die hansische Interessensphäre fortsetzten, so wollten sie es wenigstens nicht, ohne die Hindernisse, die das konkurrierende Volk ihnen in seinem Lande aufgerichtet hatte, wenn nicht beseitigt, so doch auf ein erträgliches Maß zurückgeführt zu haben.

* *
*

Nach viermonatlicher Abwesenheit kehrte Murmester im Mai 1474 nach Hamburg zurück. Schon erwartete der Rat ihn mit Ungeduld, denn wichtige Fragen harrten der Erledigung, Fragen, bei deren Erwägung man seines sachkundigen Urteils schwer entbehren konnte. Trugen doch vor allem die Utrechter Friedensschlüsse, an deren Zustandekommen er in so hervorragender Weise beteiligt gewesen war, die Keime zu einer Fülle neuer Arbeit in sich! Der Vertrag mit England bedurfte der Genehmigung durch die einzelnen Hansestädte, und schon zeigte sich, daß diese ihn keineswegs alle mit gütigen Augen ansahen: Danzig insbesondere, aber auch andere, darunter die sächsischen Städte weigerten sich, ihn anzuerkennen, so daß ärgerliche Verhandlungen wahrscheinlich waren. Es galt ferner, Bestimmungen über die Durchführung des Friedensvertrages zu treffen: die Rückkehr des

deutschen Kaufmanns nach England, die Besitzergreifung und Einrichtung der hansischen Höfe, die für alle Teile erwünschte Aussöhnung mit Cöln stellten schwierige Beratungen in Aussicht. Und endlich mußte man sich über die Wirkung des mit den Niederlanden geschlossenen Vertrages klar zu werden suchen, um nach Ablauf der zwei Jahre, für die er gültig war, über seine Verlängerung oder Änderung schlüssig zu sein. Das alles waren Angelegenheiten, die, wie vorauszusehen war, die Mitarbeit Murmesters in hohem Grade erfordern würden. Viel Ruhe war ihm in der Tat nicht gegönnt. Bereits am 12. Juni erschien er auf einem Hansetage zu Lübeck. Die Beilegung des Zwistes mit Cöln und die Weigerung Danzigs, sich dem englischen Friedensschluß zu fügen, wurden hier erörtert, freilich ohne daß man über vorbereitende Schritte zur Erzielung eines befriedigenden Ergebnisses hinauskam. Der Augenblick war der Erledigung dieser Dinge überhaupt nicht günstig, denn eben jetzt hatten die Städte mit anderen schweren Sorgen zu kämpfen, die plötzlich drohend aufgetaucht waren.

Voll Unruhe bemerkte man, wie König Christian von Dänemark seit einiger Zeit bestrebt war, seine Macht in einer Weise zu verstärken, die der Freiheit und Kraft der norddeutschen Städte gefährlich zu werden drohte. Auf einer phantastischen Pilgerreise nach Rom, die der unberechenbare König im Januar 1474 mit großem Gefolge antrat und von der er erst im August zurückkehrte, traf er mit dem Kaiser Friedrich III. zusammen und wußte wichtige Zugeständnisse von ihm zu erreichen. Die Grafschaften Holstein und Stormarn wurden zu einem Herzogtum erhoben, das Land Ditmarschen, obwohl es staatsrechtlich dem Erzbischof von Bremen unterstand, im übrigen ziemlich unabhängig war, erhielt Christian zugesprochen, die holsteinischen Zölle zu Plön, Oldesloe und Rendsburg erfuhren eine wesentliche Erhöhung, ferner gebot der Kaiser den wendischen Städten, eine von Christian behauptete Münzverschlechterung wieder aufzuheben und ihren Handelsverkehr mit Schweden einzustellen. Der unerfreuliche Eindruck, den die Nachricht von diesen Vorgängen in den wendischen Städten, besonders in Lübeck und Hamburg, machte, wurde noch wesentlich verstärkt, als man erfuhr, daß Christian nicht nur ein freundschaftliches Verhältnis zu dem ärgsten Städtefeind, dem Mark-

rafen Albrecht Achilles von Brandenburg, unterhielt, sondern auch mit dem Grafen Gerhard von Oldenburg, seinem Bruder, sich völlig ausgesöhnt, ja ihm vom Kaiser die Herrschaft über die Lande Rüstringen und Butjadingen verschafft hatte. Den Städten Lübeck und Hamburg war diese Aussöhnung der Brüder im Augenblick deswegen besonders unerwünscht, weil sie im Bunde mit friesischen Häuptlingen, den Stiften Bremen und Münster und den Städten Bremen, Stade und Buxtehude seit dem Frühjahr 1474 wieder einmal auf Kriegsfuß mit dem oldenburgischen Grafen lebten.

Aber noch Schlimmeres begab sich.

Die kaiserlichen Zugeständnisse an den König von Dänemark waren im Vertrauen darauf erfolgt, daß er Friedrich III. seine Unterstützung gegen den Herzog von Burgund leihen würde, der in bedrohlichem Maße seinen Einfluß in den Rheingegenden verstärkte. Nun aber erlebte man im Sommer 1474, als Karl der Kühne durch einen Einfall in das Erzstift Cöln und die Belagerung der Stadt Neuß ganz Deutschland in Aufruhr versetzte, das überraschende Schauspiel, daß König Christian in Begleitung seines Oldenburger Bruders und mehrerer anderer städtefeindlichen Fürsten, wieder unter der Maske eines frommen Wallfahrers, an den Rhein ritt und in enge Beziehungen zu dem burgundischen Herrscher trat. Die Aufregung in den Städten, die schon durch den Einfall des Herzogs in das Reich entzündet worden war, wuchs. Die schlimmsten Gerüchte über die Absichten der Fürsten schwirrten umher. Man setzte die Städte in Verteidigungszustand, verstärkte Mauern und Wälle. Überraschend war der Erfolg, den der Aufruf des Kaisers zum Reichskrieg gegen den Burgunder in den Städten hatte.

Auch an Hamburg erging der kaiserliche Ruf. Aber hier sah der Rat sich ihm gegenüber in einer peinlichen Lage. Die verhängnisvolle staatsrechtliche Stellung der Stadt hinderte ihn, wie es so häufig im Verlaufe der hamburgischen Geschichte geschehen ist, an tatkräftigem Handeln. Denn während der Kaiser von ihr, als sei sie eine Reichsstadt, Heeresfolge forderte, verbot ihr König Christian als holsteinischer Landesherr die Teilnahme an der Expedition. Er gedachte am Rhein die Rolle eines Vermittlers zwischen dem Kaiser und dem Herzog zu spielen,

und konnte einen starken Zuzug zum Heere nicht wünschen. Der Rat geriet in die größte Verlegenheit. Vergebens suchte er sich beim Kaiser zu entschuldigen. Der drohte mit Acht und Aberacht im Falle des Ungehorsams. „Ich kenne die Ursache wohl," soll er geäußert haben, „aber ich meine, sie werden sich wohl bedenken, daß wir der oberste Herr sind und über dem König stehen, der sie zu Hause hält." Die Strömungen und Entschlüsse in Hamburg schwankten. Endlich schritt man zur Rüstung. Zehn Kriegswagen mit Geräten und Waffen wurden beschafft, Zelte angefertigt, Söldner geworben und in der Stadt einquartiert. Ende März 1475 war alles vorbereitet und man erwartete das Eintreffen der Marschordre des Bischofs Heinrich von Münster, dem das hamburgische Kontingent unterstellt worden war. Da sandte König Christian die Nachricht, daß er beim Kaiser die Befreiung der Hamburger von der Heeresfolge ausgewirkt habe. Der Rat fühlte sich von einem Albdruck befreit. Er zögerte nicht, die geworbenen Söldner zu entlassen, und bewilligte dem König, dem immer geldbedürftigen, unverzüglich eine Summe von 1000 rheinischen Gulden für seine guten Dienste, durch die er sich nicht ungern der Aufwendung weit größerer Kosten überhoben sah. Dann freilich soll sich herausgestellt haben, daß das Ganze ein Betrug des Königs war. Aber dem Rate war trotzdem geholfen. Mit dem Könige hatte er es nicht verdorben, dem Kaiser aber vermochte er seine Bereitwilligkeit zur Heeresfolge nachzuweisen. Und Friedrich III. zeigte sich befriedigt. Er konnte es, da der Krieg bereits im Mai ein rasches Ende fand, Karl der Kühne die Belagerung von Neuß aufhob und ein vorläufiger Friede geschlossen wurde.

Welche Rolle Murmester in dieser für Hamburg so bewegten und aufregenden Zeit gespielt hat, ist leider nirgends überliefert. Daß er gewichtigen Einfluß auf die Entschlüsse des Rates ausgeübt hat, kann bei der Stellung, die er einnahm, und bei der politischen Erfahrung, die er besaß, nicht bezweifelt werden. Vielleicht darf man die Behauptung wagen, daß er mit voller Energie auf die hamburgische Neutralität im Reichskriege hingearbeitet hat. Denn er war, wie seine ganze Lebensarbeit beweist, zu sehr von dem Werte guter Beziehungen zwischen Hamburg und dem Könige von Dänemark überzeugt, als daß er einen offenen Bruch mit diesem

hätte wünschen können. Auch mag er gefürchtet haben, daß durch die Beteiligung der Städte an dem Angriff gegen Karl den Kühnen sein eigenes Werk, die eben erst in so schwierigen Verhandlungen erkämpfte Übereinkunft mit den Niederlanden, erschüttert werden könnte. So liegt der Gedanke nahe, daß er den Versuchen, einen aktiven Eingriff Hamburgs in den Krieg zu verhindern, sich angeschlossen, ja vielleicht sie geleitet hat. Eine andere Frage freilich ist, ob er nicht diese Politik, die Hamburg bei den übrigen Städten wenig Ehre eintrug, mit innerlich sehr gemischten Gefühlen vertrat. Denn den Ernst der gegenwärtigen Lage für die Städte hat natürlich auch er nicht unterschätzt. Die Gefahr eines burgundischen Sieges über den Kaiser und einer weiteren Kräftigung der Fürstenmacht konnte auch er unmöglich verkennen. Einer derartigen Gefahr vorzubeugen hatte er erst im September 1474 beim Abschlusse eines Schutz- und Trutzbündnisses, einer Tohopesate, wie man es nannte, zwischen Lübeck, Hamburg und Lüneburg mitgewirkt, und auch späterhin ist er an Verhandlungen über eine allgemein hansische Tohopesate, einen starken Bund gegen die Fürstenmacht, beteiligt gewesen, Verhandlungen, die freilich im wesentlichen nur dazu führten, daß ein im Jahre 1470 zwischen den wendischen und den sächsischen Städten geschlossenes Bündnis am 31. Oktober 1476 auf weitere sechs Jahre verlängert wurde.

Inzwischen hatten, nachdem die burgundische Gefahr vorübergegangen war, die aus dem Utrechter Vertrage mit England sich ergebenden Fragen unter der tätigen Mitarbeit Murmesters ihre Erledigung gefunden. Langsam hatten die einzelnen Hansestädte ihre Zustimmung zu dem Vertrage gegeben, Danzig unter gewissen Bedingungen erst im Juli 1476. Die künftige Organisation des Londoner Kontors war eingehend erörtert worden. Vornehmlich aber hatte die von allen Seiten gewünschte Aussöhnung mit den Cölnern umständliche und schwierige Verhandlungen erforderlich gemacht. Zu Lübeck im Mai und Juni, zu Bremen im August und September 1476 hatte man sich lange vergebens bemüht, einen Weg zu finden, der den Wiedereintritt Cölns in die Hanse ermöglichte. Wiederholt hatte es den Anschein gehabt, als seien die Anschauungen und Forderungen der Cölner namentlich mit denen der hansischen Kontore in London und Brügge unvereinbar. Wenn schließlich doch am 13. September 1476 ein Ausgleich zu-

stande gekommen war, der Cöln verhältnismäßig milde Bedingungen auferlegte, so hatte daran Hinrich Murmester ein hervorragendes Verdienst gehabt. Er hatte die alte hamburgische Tradition der Vermittlung zwischen den Cölnern und ihren Widersachern von neuem aufgenommen, war sowohl zu Lübeck wie zu Bremen in den Ausschüssen tätig gewesen, denen die intimeren Verhandlungen mit den Cölner Ratssendeboten anvertraut wurden, er hatte zuletzt allein mit dem Bürgermeister von Deventer auf die Cölner einzuwirken gesucht und ihnen erfolgreich zu einer Verständigung die Wege geebnet. Der Cölner Rat hat ihm später für seine Bemühungen warmen Dank ausgesprochen.

Auch der Befestigung der hansischen Beziehungen zu den Niederlanden hat Murmester in diesen Jahren seine Arbeitskraft noch weiter widmen müssen. Der zu Utrecht geschlossene Stillstand lief am 1. Januar 1477 ab. Die dazwischenliegende Zeit hatte das gegenseitige Verhältnis nicht freundlicher gestaltet. Insbesondere klagte der deutsche Kaufmann zu Brügge über Verletzungen des Utrechter Abschieds durch die holländischen Städte, während diese wiederum durch Eigenmächtigkeiten der Hansen sich gekränkt fühlten. So beschwerten sich die Amsterdamer fortgesetzt über hamburgische Gewalttätigkeiten, die zum großen Teil der Ausübung und Durchführung des hamburgischen Stapelrechts entsprangen. Auch suchten sie Hamburg für die Seeräubereien eines dänischen Untertans, Sander Hogebode, der damals auf der Nordsee und der Elbe umherstreifte, verantwortlich zu machen. Nun kam das Ende des Stillstandes heran, ohne daß über die fernere Gestaltung der gegenseitigen Beziehungen ein neues Abkommen getroffen war. Zwar hatte es an Anläufen dazu nicht ganz gefehlt. Auf dem Lübecker Tage im Mai und Juni 1476, auf dem die Cölner Frage eine so große Rolle spielte und an dem auch Murmester teilnahm, war dem Kaufmann des Brügger Kontors der Auftrag erteilt worden, mit den Holländern über die Verlängerung des Stillstandes zu verhandeln. Solche Verhandlungen hatten im Laufe des Jahres 1476 stattgefunden. Ein positives Ergebnis hatten sie nicht gehabt. Das neue Jahr brach an, und ein verderbliches Wiederaufleben der alten Streitigkeiten schien bevorzustehen. Schon hörte man von gegenseitigen Feindseligkeiten, von der Beschlagnahme hansischer Güter durch die

holländischen Städte, holländischer Güter durch die Hansen, als es im Mai 1477 dem Brügger Kaufmann gelang, eine Verlängerung des Stillstandes unter den zu Utrecht festgesetzten Bedingungen auf drei Jahre zu erreichen. Eine innerhalb dieser Zeit abzuhaltende Tagfahrt sollte die Aufgabe erfüllen, den endgültigen Frieden herbeizuführen. Sie hat, von den wendischen und den holländischen Städten, sowie dem Brügger Kontor beschickt, im September 1479 zu Münster in Westfalen stattgefunden. Aus Hamburg erschien Murmester mit dem Ratsherrn Hinrich Saleborch und dem Sekretär Rodtideke. Noch einmal sah er sich hier in Verhandlungen verwickelt, die die Beziehungen der Holländer zu den Städten breit erörterten und auch die Differenzen von neuem aufrollten, die zwischen seiner Vaterstadt und den scharfen Konkurrenten vorhanden waren. Ändern konnte der Tag an den bestehenden Verhältnissen nichts. Er verlängerte den Stillstand auf 24 Jahre, im wesentlichen unter den Bedingungen, die zu Utrecht vereinbart waren. Von der Wiederherstellung des Brügger Stapelzwanges war nicht einmal mehr die Rede, und es mochte für den hamburgischen Bürgermeister doch eine Befriedigung sein, daß auch die ansehnliche Vertretung, die von den Städten nach Münster entsandt worden war, über das allgemeine Ergebnis nicht hinauskam, das er mit seinen wenigen Getreuen zu Utrecht in heißem Kampfe erstritten hatte. Es war das ein Zeugnis dafür, daß er auch in diesem heiklen Punkte den Zeitgenossen genug getan und das Mögliche erreicht hatte.

* *
*

Wir sind bisher den Spuren der Wirksamkeit Murmesters in den großen politischen Fragen gefolgt, die Hamburg und die Hanse nach der Mitte des 15. Jahrhunderts bewegten. Wir haben ihn begleitet zu den Höhepunkten seiner politischen Arbeit, haben gesehen, wie er berufen war, teilzunehmen an der Lösung bedeutender Aufgaben, die der Hanse und seiner Vaterstadt durch ihre Berührung mit mächtigen europäischen Staaten und durch die Stellung dieser Staaten zu einander erwuchsen. Und wir konnten beobachten, welche Anforderungen in den dadurch bedingten politischen Verhandlungen und Kämpfen an die führenden Männer

und nicht zuletzt an Murmester gestellt wurden, wie sie in jedem Augenblick für die beschwerlichen und aufreibenden Gesandtschaftsreisen bereit sein mußten, wie sie oft gezwungen waren, wochen- und monatelang fern vom Hause zu weilen, wie mühevoll sich die Verhandlungen für sie gestalteten, auf denen der Hauptkampf sich häufig um anscheinend so kleine und kleinliche Dinge drehte, während dahinter wichtige Interessen und große politische Ziele steckten.

In der Teilnahme an diesen Arbeiten, die ihn mit der hohen Politik in Berührung brachten, war natürlich die politische Tätigkeit Murmesters im Dienste seiner Vaterstadt nicht beschlossen. Ein Blick auf die hamburgischen Kämmereirechnungen dieser Jahre genügt, um zu zeigen, wie zahlreich die Missionen waren, die er außerdem zu erfüllen hatte, wie er andauernd mit Hamburg benachbarten Fürsten, Herren und Städten in Verbindung stand und mit ihnen unterhandelte auch in Angelegenheiten, die nichts mit jenen großen politischen Fragen zu tun hatten, sondern engere, sei es territoriale oder kommunale oder auch persönliche Interessen betrafen.

Aus der Fülle der darüber vorhandenen einzelnen Nachrichten darf hier nur weniges gestreift werden. Nur erinnert sei auch in diesem Zusammenhange an den engen Verkehr Murmesters mit dem holsteinischen Landesherrn, und hingewiesen auf so manche Verhandlung, die er mit den Herzögen von Mecklenburg und dem in unmittelbarer Nähe Hamburgs, in der Herrschaft Pinneberg gebietenden Grafen von Schauenburg, vor allem aber mit den Herzögen von Sachsen-Lauenburg und von Lüneburg, sowie mit den Städten Lüneburg und Lübeck führte. Nicht selten waren es recht unerquickliche Dinge, die solchen Verhandlungen zugrunde lagen. Mannigfaltig waren, wie die Berührungspunkte mit den näheren und entfernteren Nachbarn, so auch die gegenseitigen Reibungsflächen. Wirtschaftliche Fragen insbesondere beschworen manchen Konflikt herauf, der nur schwer sich beseitigen ließ. So erwuchsen der Stadt Hamburg beständig Widersacher aus ihren rücksichtslosen Versuchen, ihr Stapelrecht durchzuführen und die Elbe zu beherrschen. Lüneburg vor allem und die lüneburgischen Fürsten empfanden schwer den Zwang, den die benachbarte Elbstadt ausübte, und die lüneburgischen Bürger und Untertanen

suchten sich ihm immer wieder zu entziehen. Manche der zahlreichen Zusammenkünfte, die Murmester mit den Lüneburgern hatte, werden mit Mißverständnissen zusammenhängen, die sich aus diesen Verhältnissen ergaben. Der umgekehrte Fall lag vor, wenn Murmester in den Jahren 1472 und 1473, und wieder im Jahre 1476 die hamburgischen Interessen in Verhandlungen vertrat, die die Aufhebung eines von Lüneburg neuerdings erhobenen und von den betroffenen Städten höchst unwillig aufgenommenen Zolles zum Zwecke hatten und die ihr Ziel auch erreichten. Und ebenso waltete der Bürgermeister seines Amtes als Unterhändler in Streitigkeiten, die zwischen den beiden Nachbarstädten Lübeck und Hamburg über gewisse Abgaben, hier das Tonnengeld, dort den Zoll auf der Holstenbrücke, entstanden waren.

Nicht immer aber ergab der nachbarliche Verkehr sich aus Ursachen, die die hamburgischen Interessen in dieser Unmittelbarkeit berührten. Häufig gaben scheinbar fernliegende Dinge, wie bürgerliche Zwistigkeiten in einer anderen Stadt oder ihre Feindschaft mit fürstlichen Herren dem Rate die Veranlassung, sich einzumischen, vermittelnd zu wirken, das Schiedsrichteramt zu übernehmen. Denn darauf haben ja die Städte in dieser ganzen Zeit ängstlich gesehen, daß nicht innerer Hader eine von ihnen zerklüfte oder fürstliche Gewalt einer zu nahe trete, und dadurch das Ansehen und die Kraft der Gesamtheit geschädigt werde. Und so ist auch Murmester mehrfach berufen gewesen, bei derartigen Gelegenheiten im Auftrage des hamburgischen Rates sein Wort in die Wagschale zu werfen. Als im Jahre 1466 die sächsischen Städte in eine schwere Fehde mit dem Herzog Wilhelm von Lüneburg geraten waren, beteiligte er sich an Verhandlungen zu Celle und später zu Mölln, die eine Unterstützung der bedrängten Genossen durch Lübeck, Hamburg und Lüneburg zum Zwecke hatten. Wir finden ihn ferner wiederholt mit am Werke, um das wegen vielfacher Irrungen jahrelang sehr gespannte Verhältnis zwischen Lübeck und dem Herzog Johann von Sachsen-Lauenburg erträglich zu gestalten. Als Schiedsrichter fungierte er im Jahre 1467 zu Wismar in dem Streite der Stadt mit ihrem ehemaligen, schimpflicher Verbrechen bezichtigten Bürgermeister Peter Langejohann. Mit dem Herzog Heinrich von Mecklenburg und Abgesandten von Lübeck und Rostock fällte er in diesem Streite einen dem Beschul-

digten günstigen Spruch. Hier, wo Klage und Widerklage, Rede und Gegenrede zu prüfen war, wird ein Mann, der, wie Murmester, in den Formalien des Rechts beschlagen war und schon als Student in Padua die richterlichen Funktionen des Rektors ausgeübt hatte, besonders am Platze gewesen sein.

So ließe sich noch über manche derartige Mission Murmesters ein Wort sagen, ohne daß doch das Bild, das wir von dieser Seite seiner Wirksamkeit empfangen haben, dadurch viel gewönne. Denn über die äußerliche Feststellung seiner Teilnahme an dem einen oder dem anderen Ereignis gelangen wir in allen diesen Fällen nicht hinaus. Sein Auftreten und Eingreifen wird uns nicht lebendig. Es bleibt uns nur der Eindruck einer vielseitigen und angespannten Tätigkeit.

Und diesem gleichen Eindruck werden wir uns kaum entziehen können, wenn wir nun auch einen Blick auf die leider freilich spärlichen Nachrichten werfen, die über Murmesters sonstige amtliche Tätigkeit erhalten sind. In ihr hat ohne Zweifel die Beschäftigung mit rein juristischen Dingen einen hervorragenden Platz beansprucht. Aber gerade über dieses Gebiet seines Wirkens ist nicht viel zu berichten. Daß ihm im Jahre nach seiner Erwählung in den Rat die Funktion eines Gerichtsherrn im hamburgischen Niedergericht übertragen wurde, hat nichts Auffallendes, denn es war üblich, daß die jungen Ratsherrn gleich in den ersten Jahren ihrer neuen Würde mit der Führung dieses Amtes auf einige Zeit betraut wurden. Eher könnte es auf den ersten Blick Befremden erregen, daß Murmester, der durch seine Vorbildung für das Richteramt besonders geeignet war, nur während des einen Jahres 1466 in dieser Stellung verblieben ist. Das aber hat seinen Grund darin, daß er bereits im Anfange des nächsten Jahres zum Bürgermeister erwählt und damit berufen wurde, so oft die Reihe ihn traf, dem durch den Rat gebildeten höchsten Gerichte der Stadt zu präsidieren. Mit welchem Erfolge er dieses Amt verwaltet, in welchem Geiste er den Vorsitz geführt, das Recht gehandhabt hat, ist nirgends überliefert. Doch wird die Vermutung kaum zu gewagt sein, daß er, der Doctor legum im Rate, einen maßgebenden Einfluß auf die Weiterentwicklung von Form und Inhalt der hamburgischen Rechtsprechung ausgeübt und die Durchsetzung des hamburgischen Rechts mit dem römischen gefördert hat.

Daß ein Mann von solchen Qualitäten dem Rate auch unschätzbare Dienste bei der Führung von Prozessen, in die die Stadt verwickelt wurde, leisten konnte und geleistet hat, liegt auf der Hand. Gleich das erste Jahr, in dem er Bürgermeister war, das Jahr 1467, gab ihm Veranlassung, in dieser Richtung tätig zu sein. Rat und Bürgerschaft sahen sich damals einem jener merkwürdigen Prozesse gegenüber, mit denen der zur Landplage gewordene Terrorismus der westfälischen Veme sich breit zu machen liebte. Angerufen durch den Westfalen Johann Becker, dessen Fahrzeug auf der Elbe von dem hamburgischen Tonnenschiffe vorgeblich aus Übermut überrannt worden war, hatte der Freigraf zu Berchfeld in der Grafschaft Ravensberg Rat und Bürgerschaft vor seinen Freistuhl geladen, und es offenbart den gewaltigen Respekt, den man auffallenderweise vor diesem heimlichen Gerichte hatte, daß der Rat, wie sehr er auch über die Vermessenheit des zudringlichen Richters erzürnt war, doch keineswegs wagte, die Zitation einfach beiseite zu legen, sondern für nötig hielt, sich mit der Angelegenheit umständlich zu befassen. Er appellierte an den Kaiser, scheint aber zugleich Murmester beauftragt zu haben, auf gütlichem Wege einen Ausgleich zu suchen. Mit dem Sekretär Johann Remstede hat dieser sich der Sache angenommen. Es gelang, Johann Becker dazu zu bringen, daß er im Einverständnis mit dem Freigrafen den Lübecker Rat als Schiedsrichter anerkannte. Vor diesem gaben am 16. Juni 1467 die Parteien, Murmester und Remstede auf der einen, Johann Becker auf der anderen Seite, die Erklärung ab, daß sie sich seinem Spruche unterwerfen würden. Die hamburgischen Vertreter sind dann in die Nähe des Schauplatzes, auf dem das Unglück sich ereignet hatte, nach Blankenese und Nienstedten, geeilt, wahrscheinlich um hier Zeugenvernehmungen beizuwohnen. Indessen sollte die Angelegenheit sich nicht so glatt erledigen. Denn noch während das Verfahren schwebte, wurde Becker anderen Sinnes und machte den Prozeß von neuem beim Freigrafen anhängig. Der Hamburger Rat protestierte. Er sandte Appellationen an den Papst und den Kaiser, und rief selbst die Hilfe des Königs von Dänemark an. Murmester hat auch ferner seine Hand im Spiele gehabt. Wir wissen, daß sein Diener Sixtus in dieser Sache nach Rom gesandt worden ist. Doch bleibt ihr Ausgang im Dunkeln.

Nicht nur die Verteidigung materieller Interessen war es, zu der Murmester sich in Prozessen solcher Art berufen sah, sie stellten vielmehr zugleich die Forderung an ihn, das Ansehen und die Ehre der Vaterstadt verkleinernden und verletzenden Angriffen gegenüber zu schützen. Es war eine der vornehmsten Pflichten seines Amtes, die er damit erfüllte. Denn wie die Bürgermeister im Innern den Rat gegenüber der Bürgerschaft vertraten, so waren sie nach außen hin die Repräsentanten des ganzen Gemeinwesens und hatten als solche die hohe Aufgabe, darüber zu wachen, daß der gute Ruf ihrer Stadt unangetastet blieb, und weder ihr Ansehen noch ihre Kraft noch ihr Gedeihen geschwächt wurde. Es versteht sich, daß sie dieser Aufgabe in der rechten Weise nur genügen konnten, wenn sie mit dem politischen und dem kommunalen Leben ihrer Vaterstadt auf das innigste verwachsen waren, wenn sie deren Bedürfnisse genau kannten, sich mit ihren äußeren Zielen, ihren inneren Kräften vertraut gemacht hatten. Auf das Ganze und auf das Wohlergehen der Gesamtheit sollten sie ihr Augenmerk richten, sich einseitig in einzelne Verwaltungszweige zu vertiefen, war nicht ihres Amtes. Niemals hätte ja auch ein Mann, wie Murmester, der, abgesehen von den sonst auf ihm lastenden Geschäften, in jedem Augenblick für Gesandtschaftsreisen zur Verfügung stehen mußte, und deren zehn, zwanzig und mehr im Jahre gemacht hat, die Muße gehabt, kommunalen Verwaltungsämtern mit ihren unzähligen kleinen Aufgaben und regelmäßigen täglichen Anforderungen seine Kräfte zu widmen. Nur mit einem Amte wurde in dieser Beziehung eine Ausnahme gemacht, der Verwaltung der Münze. Ihre Bedürfnisse erforderten so vielfache Verhandlungen mit anderen Städten, daß es nahe lag, dieses Amt in die Hände solcher Ratsmitglieder zu legen, die im diplomatischen Dienst der Stadt geschickt waren, vor allem also der Bürgermeister. Auch Murmester hat diese Verwaltung als Bürgermeister geführt. Im übrigen ist er mit den gewöhnlichen Ratsämtern seit dem Jahre 1467 nicht mehr beschwert gewesen. Der kleinen Mühen und Sorgen blieb freilich auch so noch genug übrig. Seine Stellung legte ihm die Pflicht auf, bald hier, bald da nach dem Rechten zu sehen und einzugreifen. So ist er nicht selten um die militärische Ausrüstung der Stadt bemüht gewesen, und so sehen wir ihn fast Jahr auf Jahr sich um die Ordnung und Sicherheit

im hamburgischen Landgebiet bekümmern. Häufig weilt er in dem Lübeck und Hamburg gemeinschaftlich gehörenden Amte Bergedorf, trifft hier mit lübeckischen Ratsherrn zusammen, prüft die Deichverhältnisse, besichtigt die Stackbauten, sorgt für die Instandhaltung der festen Schlösser zu Bergedorf und Riepenburg. Oder er sucht das seit dem Jahre 1375 in hamburgischem Besitz befindliche Gut Glindesmoor, das heutige Moorburg, auf, jenen wichtigen Punkt, von dem aus Hamburg die Umgehung seines Stapels auf dem Wege der Durchfahrt durch die Süderelbe zu verhindern suchte. Oder er fuhr die Elbe hinunter nach Hadeln, das damals in hamburgischem Pfandbesitz war, und nach Ritzebüttel. Oder auch es bildete das Ziel seiner Reise die jüngste hamburgische Pfanderwerbung, die Cremper- und die Wilstermarsch mit der Steinburg, die der Rat im Jahre 1470 von Grund auf hatte neu erbauen lassen.

Zu allen diesen Spuren seines tätigen Lebens, die wir wenigstens rein äußerlich noch zu erkennen vermögen, müssen wir uns endlich noch so manche wichtige Leistung hinzudenken, die völlig im Verborgenen für uns bleibt. Vor allem doch den lebendigen Einfluß, den er durch seine Persönlichkeit und die Art, sich zu geben, auf seine Mitbürger ausübte. Es würde freilich ein eitles Bemühen sein, in dieser Beziehung nach einem sicheren Maßstab zu suchen. Das eine aber darf doch bemerkt werden, daß, wenn unserem Bürgermeister auf seinem Grabstein die seltene Bezeichnung des Einzigen zu teil geworden ist, er dies schwerlich allein seiner diplomatischen und übrigen amtlichen Tätigkeit zu verdanken hat, sondern daß in diesem Prädikat der Eindruck wiedergegeben ist, den seine gesamte Persönlichkeit, ihre menschlichen und moralischen Eigenschaften inbegriffen, den Mitlebenden hinterlassen hat.

Und das Ansehen eines solchen Mannes wuchs natürlich um so stärker, je mehr er allmählich unter die Zahl der älteren Ratsmitglieder aufrückte. Manche von denen, die er bei seinem Eintritt in den Rat als Kollegen begrüßt hatte, waren längst dahingeschieden, als im Jahre 1478 auch das ehrwürdige Haupt des Rats, der Bürgermeister Erich van Tzeven, in die Ewigkeit einging. Ein Jahr später folgte ihm der Bürgermeister Albert Schilling, und damit gelangte Murmester, in verhältnismäßig

jungen Jahren noch, an die erste Stelle in der Stadt. Als ältester Bürgermeister trat er in das Jahr 1480 ein.

Es war das letzte, in dem ihm für die Vaterstadt zu wirken beschieden gewesen ist. Ein Jahr noch voll Arbeit und Regsamkeit, ein Jahr, das ihn noch einmal, wie er es gewohnt war, in mannigfachen Missionen über die Grenzen der Heimat hinausführte. Manches von dem, was ihn in seinem Leben beschäftigt hatte, trat von neuem, in mehr oder weniger veränderter Gestalt, Entscheidung und Beschluß heischend an ihn heran. Alte Irrungen und Wirrungen, die man beseitigt geglaubt, wurden wieder lebendig, neue kamen hinzu. Lähmend wirkte der um die Erbschaft Burgunds zwischen dem Könige Ludwig XI. von Frankreich und dem Erzherzog Maximilian von Österreich geführte Krieg auf Handel und Verkehr auch der Hansen. Wiederum nahm die Unsicherheit auf dem Meere in erschreckendem Maße zu. Neben den Ausliegern der feindlichen Mächte tummelten sich friesische Seeräuber, die Lage ausnutzend, auf der Nordsee, und gleichzeitig erschien auch der alte Feind der Hansestädte, Graf Gerhard von Oldenburg, wieder auf dem Plan. Lübeck und Hamburg sahen sich genötigt, starke Wehre in die See zu legen, ohne doch dem Übel vorläufig wirksam steuern zu können. Die sich immer wiederholenden Gewalttaten, unter denen keine Stadt mehr litt, als Hamburg, führten am Ende des Jahres zu erneuten Erwägungen der Städte über die ferner zu ergreifenden Maßregeln. Murmester hat an den erforderlichen Verhandlungen noch teilgenommen. Er war im November auf dem Hansetag in Lübeck anwesend, der die Intervention des Bischofs von Münster, des Königs von Dänemark und friesischer Machthaber gegen einen der Hauptübeltäter, den friesischen Häuptling Edo Wimmeken anrief, und er hat noch um die Wende des Jahres von neuem sich nach Lübeck begeben, um Rats zu pflegen über diese unerfreuliche Angelegenheit. Die glückliche Lösung der schweren und drückenden Verwicklungen sollte er nicht mehr erleben.

In außerordentlichem Maße hat dieses Jahr ihn auch noch einmal mit dem Könige von Dänemark in Verbindung gebracht. Im November 1479 war Christian nach Deutschland gekommen, im Januar 1480 erschien er in Hamburg, nicht weniger als achtmal hat Murmester ihn dann noch bis zu seiner Abreise im

Herbst aufgesucht, teilnehmend an wichtigen Verhandlungen und Entschlüssen. In dem Streite, den der König mit den Ditmarschen um die Anerkennung der ihm vom Kaiser zugestandenen Herrschaftsansprüche führte, gehörte er zu den Oberschiedsleuten, die im März zu Rendsburg vermittelnd die Entscheidung vertagten. Eine Fülle von Arbeit haben ihm dann die erfolgreichen Versuche Christians gebracht, mit Hilfe von Lübeck und Hamburg den übermütig gewordenen holsteinischen Adel niederzuzwingen. Zumeist mit seinem Amtskollegen Johann Huge die Vaterstadt vertretend, bemühte er sich eifrig um die Herstellung geordneter Beziehungen zwischen dem König und dem Adel, und hat wahrscheinlich ein wesentliches Verdienst daran, daß am 13. Juli zu Rendsburg ein Tag zustande kam, auf dem die holsteinische Ritterschaft in Anwesenheit der städtischen Sendeboten sich demütig dem Könige gegenüber verantwortete und zu weitgehenden Zugeständnissen bereit erklärte. Auch als im folgenden Monate der König zu Rendsburg seine Schuldverhältnisse mit der Ritterschaft regelte und dabei von neuem seine Überlegenheit zur Geltung brachte, befand sich Murmester mit den übrigen Vertretern Lübecks und Hamburgs in seiner Umgebung.

In überaus warmen Worten hat Christian nach dem Abschluß seiner Verhandlungen mit der holsteinischen Ritterschaft den Hamburgern seinen Dank für ihre Unterstützung ausgesprochen. Das gegenseitige Verhältnis war damals, äußerlich wenigstens, sehr herzlich geworden. Der König fühlte sich der Stadt für ihre vielfältigen Dienste verpflichtet, und es wurde den hamburgischen Vertretern, allen voran dem Bürgermeister Murmester, nicht schwer, mancherlei wertvolle Gefälligkeiten von ihm zu erhalten. Klug wußten sie seine gute Stimmung, ebenso wie seine andauernde Geldbedürftigkeit zum Vorteil ihrer Stadt auszunutzen. Schon im Dezember 1479 hatte die Reihe der königlichen Zugeständnisse und Vergabungen an Hamburg begonnen. Damals hatte Murmester, begleitet von drei anderen Ratssendeboten, dem Könige zu Segeberg die Abrechnung über den Umbau der Steinburg vorgelegt und zugleich seine eigenen finanziellen Beziehungen zu Christian geregelt, für den Rat aber war bei dieser Gelegenheit die Verpfändung der königlichen Einkünfte aus dem Schauenburger Zoll in Hamburg abgefallen. Einige Monate später, im

Mai 1480, wußte Murmester den König für den Prozeß zu interessieren, den der Rat damals gegen die Nachkommen des ostfriesischen Häuptlings Ulrich von Norden um die Herausgabe der von Hamburg einst in glorreicher Fehde eroberten, dann unter Vorbehalt des Eigentumsrechts wieder abgetretenen Plätze Emden und Leerort führte: er erhielt von Christian eine Beglaubigung der Abtretungsurkunde vom 10. April 1453. Im August brachte er sodann aus Rendsburg als königliches Geschenk eine Urkunde mit heim, in der dem Rat ein Grundstück in Segeberg, jener von hamburgischen Gesandten so häufig besuchten Stadt, zu Lehnbesitz übertragen wurde.

Wichtiger noch, als alle diese Verleihungen, war die letzte große Gefälligkeit, die der König während seines Aufenthaltes in Holstein dem Rate erwiesen hat. Im Kampfe um die Durchführung seiner Stapelgerechtigkeit führte Hamburg in jenen Jahren am kaiserlichen Hofe einen Prozeß gegen die zwischen der Elbe und Saale angesessenen Grafen von Mühlingen, Herren zu Barby, die durch ein kaiserliches Privileg vom 29. November 1470 ermächtigt worden waren, die Erzeugnisse ihrer Untertanen, Korn, Mehl, Wein und Bier, auf der Elbe an Hamburg vorbeizuschiffen, ungeachtet des von der Stadt beanspruchten Stapelrechts. Dem Rate ein nützliches Werkzeug in diesem Prozesse zu verschaffen, scheint der Zweck des letzten Besuches gewesen zu sein, den Murmester, wahrscheinlich Ende September 1480, zusammen mit dem Ratsherrn Dr. Hermann Langenbeck dem König in Segeberg gemacht hat. Der Rat wünschte gegen die Grafen den urkundlichen Beweis seiner Stapelgerechtigkeit zu führen. Das war nur möglich, wenn er eine rechtsgültige Urkunde in Händen hatte, die zeitlich vor dem kaiserlichen Privileg für die Grafen ausgestellt war. Da es eine solche Urkunde nicht gab, ist man dazu gelangt, sie nachträglich herzustellen. Von dem hamburgischen Dompropst und holsteinischen Rat Albert Clitzing entworfen, ist damals in Segeberg ein Privileg ausgestellt und mit dem königlichen Siegel versehen worden, daß auf den 19. November 1465 zurückdatiert wurde. In ihm verlieh Christian kraft seiner Befugnis als Landesfürst den Hamburgern die Stapelgerechtigkeit für Getreide, Mehl, Wein und Bier.

Ob diese Waffe in dem übrigens erfolgreichen Prozesse die

gewünschte Rolle gespielt hat, steht dahin. Nicht leichten Herzens und nicht ohne ernste Erwägungen wird sie in Segeberg geschmiedet sein. Ein Zufall war es sicher nicht, daß der Rat die beiden juristischen Doktoren aus seiner Mitte, Murmester und Langenbeck, zum König entsandte. Nach allen Seiten hin werden sie mit diesem und dem Dompropst Clitzing die Angelegenheit erwogen und ihre rechtlichen Chancen geprüft haben, ehe zu der Fälschung geschritten wurde. Daß diese unserem heutigen Empfinden peinlich ist, läßt sich gewiß nicht leugnen. Aber es wäre natürlich verkehrt, unser Empfinden ohne weiteres als Maßstab auch für die damalige Zeit gelten zu lassen. Das Mittelalter hat bekanntlich sehr viel gefälscht, es dachte anders, skrupelloser in diesem Punkte, als die moderne Zeit. Weder geistliche noch weltliche Fürsten, weder Klöster noch Städte sind vor Urkundenfälschungen zurückgeschreckt, wenn für nötig gehaltene Vorteile auf andere Weise nicht zu erreichen waren. Es war ein häßlicher Auswuchs der Zeit, der vielfach, und namentlich im späteren Mittelalter, mit der grenzenlosen Parteilichkeit und Bestechlichkeit der Gerichte, zumal des kaiserlichen Hofgerichts, erklärt und entschuldigt werden muß.

König Christian hatte jedenfalls durch die Verleihung der Urkunde Hamburg einen hervorragenden Dienst geleistet, und dankbar für den kostbaren Schatz wird Murmester sich von ihm verabschiedet haben. Die beiden Männer, die so vielfach in ihrem Leben mit einander in Berührung gekommen waren, haben sich nicht wieder gesehen. Ihnen beiden ist das folgende Jahr verhängnisvoll geworden. Am 22. Mai 1481 starb der König; einen Monat früher schon war ihm der hamburgische Bürgermeister im Tode vorausgegangen.

* * *

Von Todesahnungen war Hinrich Murmester bereits am Anfange des Jahres erfüllt gewesen. Am 30. Januar hatte er, vielleicht durch Krankheit veranlaßt, in ein Denkelbuch der hamburgischen Rates seinen letzten Willen eintragen lassen. Eine sehr umfangreiche, merkwürdige Erklärung, nicht in der feierlichen Form des Testaments abgefaßt, aber die Wünsche ihres Urhebers sehr genau bezeichnend, und ausgearbeitet mit einer sichtlichen

Freude daran, die diesen Wünschen zugrunde liegenden Gedanken bis in alle Einzelheiten hinein zu verfolgen! Ein wenig lüftet diese Willenserklärung auch den Schleier, der sonst über der Lebensauffassung und den Empfindungen unseres Bürgermeisters ausgebreitet liegt. In ihr schweigt der Staatsmann, in ihr kommt der auf Erlösung seiner Seele hoffende Mensch, der um das ewige Heil der Seinen besorgte Sohn, Gatte und Bruder, der Wohltäter der Armen und Bedürftigen, in ihr kommt auch der Liebhaber irdischen Genusses in feineren Formen und der Gelehrte zu Wort. In religiöser und kirchlicher Beziehung verleugnete Murmester dabei nicht die Anschauungen seiner Zeit. Die Heiligen- und Reliquienverehrung, der Glanz kirchlicher Feste, die Zugehörigkeit zu geistlichen Brüderschaften, das Bestreben, durch Almosen sich den Himmel zu erwerben, lauter Dinge, für die das späte Mittelalter eine übertriebene Vorliebe zeigte, lagen auch ihm am Herzen. Aber er gehörte nicht zu der großen Masse, die sich darin gefiel, die kirchlichen Gebräuche jener Zeit nur immer gröber und sinnlicher zu gestalten. Gewiß, er entzog sich ihnen nicht. Aber er legte doch, wie sein letzter Wille erkennen läßt, in sie seine eigenen Gedanken hinein und adelte sie durch die Verbindung mit geistigen Interessen. In dieser Beziehung ist wohl nichts so charakteristisch, als daß im Mittelpunkte des Gedankenkreises, aus dem heraus die letztwilligen Verfügungen verfaßt worden sind, die Persönlichkeit eines Heiligen steht, der jener Zeit als Typus des Gelehrten und als Schützer der Wissenschaft galt. Murmesters letzte Willenserklärung ist geradezu eine Verherrlichung des heiligen Hieronymus, jenes gelehrten Kirchenvaters und fruchtbaren Schriftstellers, dessen Werke im Zeitalter des Humanismus von den nach wissenschaftlicher Bildung Strebenden mit Vorliebe gerühmt und gelesen wurden. Es war ersichtlich ein Lieblingsgedanke Murmesters, den Jahrestag dieses Heiligen, den 30. September, zu einem eindrucksvollen Festtag für seine Mitbürger zu gestalten, und er hat zu diesem Zwecke eine Reihe von Legaten ausgesetzt. Die St. Nikolaikirche bewahrte als Reliquie ein Glied des Heiligen, das jährlich an seinem Gedenktage in feierlicher Prozession im Kirchspiel umhergetragen wurde. Diese Prozession und die sich anschließende kirchliche Feier sollten nach dem Willen Murmesters für alle Zeiten eine glänzende Huldigung für den gelehrten

Heiligen sein. Er setzte nicht nur den an der Prozession teilnehmenden Geistlichen Geldgeschenke aus, sondern er verpflichtete auch die Kirchenjuraten, dafür Sorge zu tragen, daß zu Ehren des heiligen Hieronymus, wenn möglich durch den am Dom als Lehrer der theologischen Wissenschaft angestellten Doktor, in der St. Nikolaikirche eine Messe zelebriert und eine Predigt gehalten werde. Um aber den Glanz des Festes noch weiter zu erhöhen, bestimmte er, daß der jüngste Ratsherr, der im St. Nikolaikirchspiel wohnte, den gesamten Rat zur Teilnahme an der Feier einladen und ihm hinterher ein Frühstück geben sollte, und damit dieses Mahl durch eine angeregte Unterhaltung gewürzt werde, wünschte er, daß zu ihm der Doktor der Theologie und der Pfarrherr zu St. Nikolai hinzugezogen würden. Auch daß der Bedürftigen an diesem Tage nicht vergessen werde, lag ihm am Herzen. In dem damals von ihm bewohnten Hause an der Neuenburg sollten in Zukunft alljährlich nach der Prozession dreißig arme Schüler der St. Nikolaischule sich mit ihrem Lehrer und dem Besitzer oder Mietsmann des Hauses zu einer Mahlzeit zusammenfinden, für die ihr Stifter sogar die Speisenfolge vorschrieb. Den Armen auf der Straße aber sollte gegeben werden, was von dieser und der Mahlzeit des Rates übrigblieb.

Und wie Murmester auf diese Weise den Tag des heiligen Hieronymus zu einem Tage der Erhebung und der Freude für viele zu machen gedachte, so war es auch sein Wunsch, daß er für seine eigene Person und für seine Angehörigen über den Tod hinaus bedeutungsvoll bleibe. War am Hieronymusfeste in der St. Nikolaikirche die Predigt, die den heiligen Kirchenvater verherrlichte, zu Ende, dann sollten, so bestimmte er, in künftigen Zeiten die in der Kirche Anwesenden ermahnt werden, für des Stifters und seiner Lieben Seelenheil zu beten, und möglichst noch an demselben Tage sollte zu ihrer aller Gedächtnis eine feierliche Totenmesse am Hauptaltar zu St. Nikolai stattfinden. Lebhafter als durch diese enge Verknüpfung der eigenen Gedächtnisfeier mit der des Hieronymus konnte das innige persönliche Verhältnis, das Murmester zu ihm gewonnen hatte, nicht wohl zum Ausdruck gebracht werden, und es liegt nahe, in diesem Verhältnisse und in allen den erwähnten Kundgebungen einer leidenschaftlichen Verehrung des gelehrten Kirchenvaters einen Beweis dafür zu er-

blicken, daß er trotz seiner eminent staatsmännischen Tätigkeit nicht aufgehört hatte, den Überlieferungen seiner Jugend getreu, wenigstens in innerer Anteilnahme mit den wissenschaftlichen Bestrebungen seiner Zeit in Verbindung zu bleiben. Und solche Gesinnungen verriet auch das letzte Vermächtnis des Bürgermeisters, von dem noch zu berichten ist, und das bestimmt war, das wissenschaftliche Leben in Hamburg praktisch zu fördern. Wohl nicht ohne sein Zutun, vielleicht auf seine Anregung war im Laufe des Jahres 1480 im Rathause eine öffentliche Bibliothek errichtet worden. Ihr vermachte er letztwillig einen Teil seines eigenen Bücherschatzes, juristische Handbücher zumeist, aber auch die schon genannten Klassiker waren darunter, und auch die berühmten und vielgelesenen Briefe des heiligen Hieronymus. Durch dieses Vermächtnis, das einige Jahre später von seiner Witwe noch um weitere wertvolle Bücher aus seiner Bibliothek vermehrt worden ist, hat Murmester den vielfältigen Verdiensten um die Vaterstadt ein neues hinzugefügt. In echt humanistischem Geiste wollte er wissenschaftliche Erkenntnis unter den Gebildeten seiner Landsleute verbreitet sehen und ihnen zugute kommen lassen, was ihm selbst einst eine Quelle der Belehrung und Ausbildung gewesen war. So baut sich vor unseren Augen eine Brücke auf, die von diesen letzten Lebensäußerungen unseres Bürgermeisters aus über alle die Jahre seiner politischen Tätigkeit hinweg- und zurückführt zu jenen Jugendjahren, in denen er sich den Wissenschaften ganz gewidmet hatte. Wir erkennen, daß ihn die Eindrücke, die er damals empfangen, mit unwiderstehlicher Gewalt festgehalten haben, und unser Bedauern wächst, daß uns zu beobachten versagt bleibt, wie in diesem hansischen Staatsmanne während der Zeit, da er seine Kräfte in den Dienst der Vaterstadt stellte, mit seinem politischen Schaffen die Äußerungen der ihm innewohnenden wissenschaftlichen Interessen sich verbanden.

* * *

Noch im besten Mannesalter stehend — er hatte wohl die Mitte der vierziger Jahre eben erst, oder noch nicht einmal überschritten — ist Hinrich Murmester am 19. April, am grünen Donnerstage des Jahres 1481 aus dem Leben geschieden. In der St. Nikolaikirche wurde ihm das Grab bereitet. Neben

ihm fand später seine ihm ebenbürtige Gattin Elisabeth, eine Tochter des hamburgischen Bürgers Goswin Pot, mit der er in kinderloser Ehe gelebt hatte, ihre letzte Ruhestätte. Ein mächtiger Stein mit dem Wappen der Familie Murmester deckte das Grab. Er ist noch heute erhalten und bewahrt in einer schlichten Inschrift die Kunde von dem ausgezeichneten Bürgermeister, der im Gedächtnis der ihm folgenden Generationen als ein arbeitsfreudiger Mann von unbestechlichem Charakter fortlebte, und der nach ihrem, im Eingange unserer Betrachtung angeführten Urteil, dank seinen Vorzügen sich unsterbliche Verdienste um die Vaterstadt erworben hat.

Anhang.

Quellen- und Literaturnachweise.

Auf den folgenden Blättern versuche ich, die wichtigsten Quellen und literarischen Arbeiten, die bei der Abfassung der vorstehenden Abhandlung benutzt worden sind, kurz zusammenzustellen. Einige ausführlichere Belege hoffe ich demnächst in der Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte veröffentlichen zu können.

Für einzelne teils erbetene, teils freiwillig mitgeteilte Hinweise auf literarische Hilfsmittel und archivalische Notizen, die freilich bei der zusammenfassenden Art der Arbeit nicht sämtlich in der Darstellung verwertet werden konnten, danke ich, außer den im folgenden besonders Genannten, den Herren Dr. Herm. Joachim, Dr. Hans Kellinghusen, Dr. Jakob Schwalm und Wald. Zahn in Hamburg, Geh. Archivrat Dr. Doebner in Hannover, Bibliothekar Dr. Gigas in Kopenhagen, Regierungsrat Dr. Ed. Hach in Lübeck, Geh. Archivrat Dr. Hille in Schleswig, Archivar Dr. Reinecke in Lüneburg und Prof. Dr. Stange in Erfurt.

Kurze biographische Skizzen über Hinrich Murmester, die aber im einzelnen manche Fehler enthalten, finden sich bei Nic. Wildens, Hamburgischer Ehrentempel (1770) S. 8 ff. und im Lexikon der hamburgischen Schriftsteller Bd. V (1870), S. 460; in seiner reizenden Art plaudert Otto Beneke über Murmester unter dem Titel: Ein vollkommener Bürgermeister! in seinen Hamburgischen Geschichten und Sagen. Auf diesen drei Arbeiten beruht der Artikel Heinrich Murmester von W. von Melle in der Allgemeinen Deutschen Biographie Bd. 23 (1886) S. 66.

Seite 1. Der Vorfall vom 4. Juni 1565 findet sich in dem ältesten, im hamburgischen Staatsarchiv aufbewahrten Kämmereiprotokoll aufgezeichnet. Er ist schon von O. Beneke in dem genannten Aufsatz kurz erwähnt, doch hier irrtümlich auf den 25. Mai verlegt.

Seite 4. Die hauptsächlich hamburgischen Archivalien ent-

nommenen Belege zu den Mitteilungen über die Familie Murmester gedenke ich in der Zeitschrift des Vereins für Hamb. Geschichte zu veröffentlichen.

Seite 5 ff. Über Erfurt im Mittelalter s. C. Beyer, Geschichte der Stadt Erfurt. 1900 ff.

Für die Geschichte der Universitäten im Mittelalter sind in erster Linie zu nennen die bekannten Werke von Georg Kaufmann, Die Geschichte der deutschen Universitäten Bd. I 1888, Bd. II 1896, und von P. Heinrich Denifle, Die Entstehung der Universitäten des Mittelalters bis 1400 (1885). Für die Geschichte der Universität Erfurt sind vor allem wichtig die Akten der Erfurter Universität, Teil 1 und 2 (1881, 1884) bearbeitet von J. C. H. Weißenborn, Teil 3 (1898) von A. Hortzschansky.

Die ältere Auffassung über die Stellung der Universität Erfurt zum Humanismus vertrat F. W. Kampschulte, Die Universität Erfurt in ihrem Verhältnisse zu dem Humanismus und der Reformation Bd. I (Trier 1858). Vgl. dagegen G. Oergel, Die Lebens- und Studienordnung auf der Universität Erfurt während des Mittelalters, in den Jahrbüchern der kgl. Akademie gemeinnütziger Wissenschaften zu Erfurt, Neue Folge Heft XIX (Erfurt 1893), und besonders G. Bauch, Die Universität Erfurt im Zeitalter des Frühhumanismus (Breslau 1904).

Die Immatrikulation Murmesters s. bei Weißenborn, Akten der Erfurter Universität, 1. Teil, S. 232. Der Name lautet hier Mudemeyster. Unter demselben Namen ist er nach bestandenem Bakkalareatsexamen in das Dekanatsbuch der Erfurter artistischen Fakultät eingetragen, dessen Durchsicht mir im Lesesaal der Handschriftenabteilung der kgl. Bibliothek zu Berlin freundlichst gestattet worden ist. In dasselbe Buch ist gelegentlich der Promotion zum Magister der richtige Name Murmester eingetragen.

Über Christian Rueder s. Bauch, a. a. O. S. 27 ff., über Peter Luder Wattenbach in der Zeitschrift f. d. Geschichte des Oberrheins Bd. 22.

Seite 8 ff. Für die Geschichte der Universität Padua sind wichtig: Jacobi Philippi Tomasini Gymnasium Patavinum (Utini 1654), Jacobi Facciolati fasti Gymnasii Patavini (Patavii 1757), sodann die außerordentlich lehrreiche Abhandlung von Luschin v. Ebengreuth, Vorläufige Mitteilungen über die Geschichte deutscher Rechtshörer in Italien, in den Sitzungsberichten der phil.-hist. Klasse der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften zu Wien Bd. 127 (1892), S. 21 ff.

Über die Statuten der Juristen-Universität Padua handelt Denifle im Archiv für Literatur- und Kirchengeschichte im Mittelalter, Bd. VI. Das Original der von Murmester besorgten Redaktion der Statuten ist nicht mehr erhalten. Eine Abschrift aus

dem 16. Jahrhundert befindet sich in der Bibliothek des Museo Civico zu Padua. Dem freundlichen Entgegenkommen der Verwaltung des Museo verdanke ich eine Abschrift der Widmung, die Murmester der Redaktion vorausgeschickt hat.

Murmesters Stellung als Rektor ist nicht erkannt von dem Verfasser der Notizen im Hamb. Schriftstellerlexikon, der, irregeleitet durch eine fehlerhafte Angabe bei Moller, Cimbria literata I, S. 453, Murmester zum Rektor der Nation der Deutschen in Padua macht. Über sein Rektorat finden sich nähere Nachrichten bei Tomasini und Facciolati, ferner in den 1550 zu Padua gedruckten Statuta spectabilis et almae Universitatis Juristarum Patavini Gymnasii, auf die Herr Prof. Dr. Luschin von Ebengreuth in Graz die große Güte hatte, mich hinzuweisen. Er hat mir zugleich in liebenswürdiger Weise aus seinen Exzerpten eine Notiz über die Anwesenheit Murmesters bei der Promotion des Gerhard Sprenger aus Hildesheim am 10. Oktober 1461 mitgeteilt und mich aufmerksam gemacht auf Murmesters Aufenthalt in Rom. Sein Name findet sich in dem 1875 veröffentlichten Liber Confraternitatis Beatae Mariae de Anima Teutonicorum de Urbe. Aus dem Einnahmebuch der Anima hatte Herr Lohninger, derzeit Rektor der Anima, die Freundlichkeit, mir einige Mitteilungen zukommen zu lassen, aus denen hervorging, daß Murmester sich im Mai 1464 in Rom aufgehalten hat. Über die Anima vgl. im übrigen: Mitteilungen aus dem Archiv des deutschen Nationalhospizes S. Maria dell' Anima in Rom, von Dr. Franz Nagl und Dr. Alois Lang, Rom 1899, im 12. Supplementheft der Römischen Quartalschrift, und J. Schmidlin, Geschichte der deutschen Nationalkirche S. Maria dell' Anima, Freiburg i. B. 1906. — Über Murmesters Aufenthalt in Rom ist nach einer freundlichen Mitteilung von Herrn Prof. Dr. Schellhaß an Ort und Stelle, insbesondere aus den Mandati camerali des römischen Staatsarchivs, weiteres nicht zu ermitteln.

Über italienische Humanisten in Padua s. G. Voigt, Die Wiederbelebung des klassischen Altertums, 2. Aufl., Bd. 1, über deutsche Humanisten und Juristen auf den italienischen Universitäten M. Herrmann, Albrecht von Eyb und die Frühzeit des deutschen Humanismus (Berlin 1893). Für die Kenntnis des juristischen Studienbetriebs kommen außer manchen anderen Werken vor allem in Betracht: F. C. v. Savigny, Geschichte des römischen Rechts im Mittelalter (1815 ff.); R. Stintzing, Ulrich Zasius (1857); derselbe, Geschichte der populären Literatur des römisch-kanonischen Rechts in Deutschland (1867). Über die Zunahme des Studiums des römischen Rechts s. zuletzt: G. v. Below, Die Ursachen der Rezeption des römischen Rechts in Deutschland (1905).

S. 17—20. Über das Auftreten der Pest in Hamburg im

Jahre 1464 s. Lappenberg, Hamb. Chroniken in niedersächsischer Sprache S. 40, 257; Trazigers Chronica der Stadt Hamburg S. 204 nebst Anm. 2; ferner Koppmann, in den Mitteilungen des Vereins für Hamb. Gesch. 1. Jahrg. S. 129. — Eine freilich späte und nachlässige Handschrift des Kort Uttoch der Wendeschen Cronicon (Hamb. Chron. S. 257) spricht von 2000 Opfern der Pest und kommt damit jedenfalls der Wirklichkeit sehr viel näher als die Schätzung von 20000.

Über die Stellung der Juristen s. außer den bereits angeführten Werken von Stintzing und v. Below noch O. Stobbe, Geschichte der deutschen Rechtsquellen, 2 Bde. (1860, 1864), Stintzing, Geschichte der deutschen Rechtswissenschaft (1880).

Von den ersten hamburgischen Sekretären und Syndici handelt Lappenberg in der Einleitung zu seiner Traziger-Ausgabe. Im einzelnen fehlt es indessen noch fast völlig an Studien über ihre Persönlichkeiten und ihre Vorbildung, ebenso auch über das Eindringen gelehrter Männer in den Rat. Herrn Dr. jur. Heinr. Reincke verdanke ich die Mitteilung einer von ihm in einer Prozeßakte (Hamb. Staatsarchiv Cl. I Lit O b Nr. 17 c) gefundenen Notiz über die gelehrte Vorbildung des Bürgermeisters Hinrich de Monte († 1380) und den Hinweis auf juristische Studien des Bürgermeisters Meinhard Buxtehude († 1413. Vgl. Zeitschr. d. Vereins f. Hamb. Gesch. Bd. II, S. 330).

Eine Zusammenstellung der Belege für den Zeitpunkt der Wahl Murmesters zum Ratsherrn und zum Bürgermeister behalte ich mir vor.

S. 21 ff. Über Hamburgs Handelsstellung im Mittelalter s. neuerdings das freilich im einzelnen nur die Zeit bis in die 2. Hälfte des 14. Jahrh. behandelnde Buch von G. Arnold Kießelbach, Die wirtschaftl. Grundlagen der deutschen Hanse und die Handelsstellung Hamburgs (1907), woselbst die frühere Literatur; über das hamb. Stapelrecht: W. Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15.—17. Jahrh. (1889), W. Stein, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse (1900) S. 45 ff.

S. 25. Urkunden über das Verhältnis Hamburgs zum König von Dänemark und zum Kaiser im Hamb. Staatsarchiv.

S. 26—32. Quellen für die Geschichte der holsteinischen Wirren seit 1465 sind, außer den hansischen Publikationen und den Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, insbesondere: Knudsen, Diplomatarium Christierni Primi (Kopenhagen 1856); Hille, Registrum König Christian des Ersten (Urkundensammlung der Gesellsch. f. Schlesw.-Holst.-Lauenb. Gesch. Bd. IV, 1875); Grautoff, Die lübeckischen Chroniken in niederdeutscher Sprache Bd. II; vor allem G. Waitz, König Christian I. und sein Bruder Gerhard, in den Nordalbingischen Studien Bd. V, S. 57 ff., woselbst zahl-

reiche weitere Quellennachweise; ferner K. Koppmann, Beziehungen Hamburgs zu Christian I. von Dänemark und Gerhard von Oldenburg in der Zeitschr. d. Gesellsch. f. Schlesw.-Holst.-Lauenb. Gesch. Bd. I, S. 225.

Von Darstellungen kommen in Betracht: Dahlmann, Geschichte von Dännemark Bd. III, (1843); Waitz, Schleswig-Holsteins Geschichte Bd. II (1852); H. Oncken, Graf Gerd von Oldenburg, im Jahrbuch für die Geschichte des Herzogtums Oldenburg Bd. I (1892) S. 15 ff.; D. Detleffsen, Geschichte der holst. Elbmarschen 2. Bd. (1892) S. 92 ff.

Murmesters führende Teilnahme an dem Krieg gegen die Marschbauern i. J. 1471 und gegen die eiderstedtischen Friesen i. J. 1472 wird von den Chroniken, die die Ereignisse verschmelzen, nicht auseinandergehalten. Doch scheint die Angabe der Röverschen Ratschronik über seine Teilnahme i. J. 1471 durch die Kämmereirechnungen, und die Angabe Tratzigers über seine Beteiligung i. J. 1472 durch die Aussage bestätigt zu werden, die nach einer mir von Herrn Dr. Reincke freundlichst gemachten Mitteilung, in dem vor dem Reichskammergerichte um die Reichsstandschaft Hamburgs geführten Prozeße am 29. Oktober 1511 ein Zeuge getan hat. (Vgl. Reichskammergerichtsakte F Nr. 31 im Hamb. Staatsarchiv.)

S. 33—42. Für die Schilderung des hansisch-englischen Krieges und der Utrechter Friedensverhandlungen boten die hansischen Publikationen das Quellenmaterial. Von den in Betracht kommenden Darstellungen nenne ich: W. Stein, Die Hanse und England. Ein hansisch-englischer Seekrieg. Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt I, 1905; ferner die betreffenden Partien in dem Buche von E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse (1906).

Rechnungen über die hamburgischen Schiffsausrüstungen in den Jahren 1472 und 1473 im hamburgischen Staatsarchiv. Auszüge daraus hat neuerdings W. Stein im 10. Bande des Hansischen Urkundenbuches S. 67 Anm. 3 und S. 127 Anm. 1 veröffentlicht.

S. 42—49. Quelle waren auch hier die hansischen Publikationen. Von Darstellungen seien erwähnt: P. J. Blok, Geschichte der Niederlande (deutsch von O. G. Houtrouw) 2. Bd. (1905); E. Daenell, Holland und die Hanse im 15. Jahrh., in den Hans. Geschichtsblättern Jahrg. 1903, S. 1 ff.; E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse. Für die Geschichte des Stapelzwangs in Brügge vgl. auch die Dissertation von H. Rogge, Der Stapelzwang des hansischen Kontors zu Brügge im 15. Jahrh. (Kiel 1903).

S. 49—66. Außer den schon genannten Werken, namentlich den hansischen Publikationen und den Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, sind die folgenden wichtigeren Quellen und Literaturnachweise hervorzuheben:

S. 51 f. Für die Stellung der Hansestädte und Hamburgs im Neußer Reichskrieg vgl G. v. d. Ropp, Die Hanse und der Reichskrieg gegen Burgund 1474—1475 in den Hansischen Geschichtsblättern Jahrg. 1898 S. 43 ff., ferner Hansisches Urkundenbuch Bd. X, S. 260 Anm. 3, und Register mehrerer seit 1842 verlorener Aktenstücke, darunter kaiserlicher Briefe, im Hamburger Staatsarchiv. Wie Herr Archivdirektor Dr. Winter in Wien mir freundlichst mitteilt, sind Konzepte oder Kopien der betreffenden kaiserlichen Briefe weder in den Reichsregistraturbänden noch in den Kopialbüchern Kaiser Friedrichs III. aufzufinden. Völlig aufgeklärt ist die ganze Angelegenheit, soweit sie Hamburg betrifft, noch keineswegs.

S. 53. Über Kölns Stellung zur Hanse s. die Dissertation von Paul Therstappen, Köln und die niederrheinischen Städte in ihrem Verhältnis zur Hanse in der 2. Hälfte des 15. Jahrh. (Marburg 1901).

S. 57. Über den Streit der Stadt Wismar mit ihrem Bürgermeister handelt F. Crull, Die Händel Herrn Peter Langejohanns, Bürgermeisters zu Wismar, in den Jahrbüchern des Vereins für Mecklenb. Gesch. 36. Jahrg. (1871) S. 55 ff.

S. 59. Die im Hamb. Staatsarchiv befindlichen Aktenstücke des Vehmgerichtsprozesses gegen Hamburg sind abgedruckt im ersten Bande der Vorträge über Hamburgische Rechtsgeschichte von C. Trummer (Hamburg 1844). Über die infolge der hamburgischen Appellation ergangene päpstliche Bulle hat sich im Vatikanischen Archiv in Rom, in dem Herr Geheimrat Prof. Dr. Kehr die Güte hatte, Nachforschungen durch Herrn Dr. Eduard Sthamer zu veranlassen, nichts ermitteln lassen.

S. 64. Die Nachrichten über die Fälschung des Stapelprivilegs sind neuerdings von W. Stein zusammengestellt worden im zehnten Bande des Hansischen Urkundenbuchs Nr. 981 Anm. 4, woselbst die weitere Literatur. Nach einer Erklärung Clitzings ist die Fälschung vorgenommen worden, als Christian I. „ame alderlatesten to Szegeberge gewest war“. Daß damals Murmester und Langenbeck bei ihm weilten, ergibt sich aus den Hamb. Kämmereirechnungen Bd. III, S. 389: 33 ℔ 18 ß dominis Hinrico Murmester et Hermanno Langebeken versus Segeberge ad dominum regem, quando intendit proficisci ad Daciam ex terra hac.

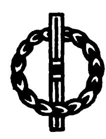
S. 65 ff. Die letztwilligen Verfügungen Murmesters, die sich in dem im hamburgischen Staatsarchiv aufbewahrten Liber Contractuum finden, gedenke ich in der Zeitschrift des Vereins für Hamb. Gesch. vollständig zu veröffentlichen.

S. 69. Murmesters Grabstein wird im Museum für hamburgische Geschichte aufbewahrt. Die Inschrift, soweit sie noch vorhanden ist, ließ sich mit Hilfe einer von dem Oberaufseher des Museums, Herrn Schieck, angefertigten Photographie entziffern. Ich

lasse sie folgen und setze dabei die Auflösungen der Abkürzungen in runde, die Ergänzungen von Lücken in eckige Klammern:

Anno D(omi)ni 1481 19. mensis Aprilis que fuit iovis s(anc)ta . . . is et me(m)orabilis vir d(omi)n(u)s magister [Hinricu]s Murmeister sacrar(um) legu(m) doctor hui[u]sce civitatis p(ro)consul concessit in fata. Que(m) secuta uxor ei(us) Elisabeth unici unica m[i]gravit ex hac luce anno D(omi)ni 1 . . . . . O[ra]te Deum fideliter pro eis.

Altenburg
Pierersche Hofbuchdruckerei.
Stephan Geibel & Co.



Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt V. 1909.

Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.

Von

Ernst Baasch.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1909.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90 Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	87½ =
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85 =
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80 =
=	=	=	51—100	=	=	=	=	75 =
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70 =
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65 =

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt V. 1909.

Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.

Von

Ernst Baasch.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1909.

Wie in fürstlichen Residenzen sich eine höfische Kultur, Literatur und Kunst entwickelt hat, so ist in einem Mittelpunkt kaufmännischen, geschäftlichen Lebens, wie es Hamburg ist, eine Kultur und Literatur auf merkantiler Grundlage entstanden. In einer Stadt, in der ein Beruf so überwiegende Bedeutung besitzt, wie es in Hamburg beim Kaufmannsstand der Fall ist, hat dieser Stand einen Einfluß, der weit hinausgeht über das Kontor, die Börse, den Warenspeicher, den Hafen, den Kurszettel. Die treibende Kraft der Kultur in Hamburg war und ist merkantilen Charakters.

Von einem literarischen Leben kann in Hamburg erst die Rede sein mit und nach der Reformation. Das Domkapitel, das den Mittelpunkt des geistigen Lebens darstellen sollte, widersetzte sich planmäßig der Volksbildung und verhinderte die Errichtung neuer Schulen. Die Buchdruckerkunst ward von der katholischen Geistlichkeit mit Mißtrauen betrachtet; ein Gelehrter, wie Crantz, ließ seine Werke außerhalb der Vaterstadt drucken. Einer der ersten Hamburger Drucke aber, und das ist nicht ohne Interesse, ist ein Buch, das mit dem Handel zwar in etwas entfernter, doch immerhin in Beziehung stand, das Volksbuch „Eyne schöne Hystorie van veer Koepluden unde eyner thüchtigen vramen Vrouwen", eine niederdeutsche Bearbeitung des Boccaccio; sie erschien im Jahre 1510. Was weiterhin in Hamburg gedruckt wurde, waren meist geistliche Schriften. Erst im Jahre 1549 ward hier das erste wirklich kaufmännische Buch gedruckt, des Rechenmeisters Achacius Dörinck „Arithmetica", die erste in der großen Reihe ähnlicher, dem rechnenden Handelsmanne dienender Veröffentlichungen, die bis in die Neuzeit auf den Hamburger Büchermarkt gekommen

sind. Es erschien 1568 ein Büchlein über Münzwesen, 1577 eine Segelanweisung „de Seekarte“, 1589 ein „Wasserrecht“, d. h. Seerecht. Schon von Lappenberg[1]) ist hervorgehoben, daß unter den zahlreichen geistlichen Schriften, die im 16. Jahrhundert in Hamburg gedruckt wurden, jene Bücher, die aus den Bedürfnissen des Handels und der Schiffahrt hervorgegangen sind, ein eigentümliches Interesse besitzen. Diese Bücher weisen uns hin auf die Lebensader der Stadt, auf Handel und Schiffahrt.

Daß die kaufmännische Literatur jener Zeit an Umfang noch sehr gering ist, findet seine Erklärung nicht nur in der Neuheit des Gedankens, durch den Druck dem Handel literarische Hilfsmittel zu schaffen, sondern auch in der Tatsache, daß der Handel für Hamburg noch nicht eine überwiegende Bedeutung besaß. Bis tief ins 16. Jahrhundert trägt die Stadt mehr den Charakter einer Braustadt, als der einer Handelsstadt; Bier war ihr Hauptfabrikat und Haupthandelsartikel. Auch diese Tatsache findet literarischen Ausdruck. Einer der besten Gelehrten, die Hamburg im 16. Jahrhundert hervorgebracht hat, Heinrich Knaust, der Theologie und Jura studiert hatte, kaiserlicher Pfalzgraf und gekrönter Poet, hat sich nicht für zu gut gehalten und in fünf Büchern über das Bierbrauen 1575 der Liebe sowohl zum Bier wie zu seiner Vaterstadt beredte Worte verliehen.

Aber schon als Knaust die Biere beschrieb, die er „fast alle selbst getrunken“, war die Bierstadt im Begriff, hinter der Handelsstadt zurückzutreten. Er selbst hat in einem „Dialogus“ 1573 Schiffahrt und Schiffbruch beschrieben und daran geknüpft ein „encomium et laus clarissimae ac florentissimae civitatis maritimae Hamburgi“. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts entwickelt sich Hamburg zum Emporium für den allgemeinen Warenhandel.

Nun gründet sich dies Emporsteigen Hamburgs nicht nur auf die eigenen Kräfte oder die Wandlungen der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Es kommt hinzu als mächtig treibendes Element die Einwanderung der Niederländer, der Engländer, der portugiesischen Juden. Diese Einwanderungen sind in erster Linie dem Handel und der Industrie zugute gekommen. Aber diese Fremden brachten doch noch mehr mit. Am wenigsten allgemeine Kulturgüter haben offenbar die Fremden nach Hamburg

gebracht, die nur materielle Gründe hierher führten: die englischen Kaufleute, die „Merchants Adventurers“; sie hielten sich exklusiv zurück; ihre Privilegien, ihre Abgeschlossenheit in der Court waren einem Zusammenschluß mit den Einheimischen nicht förderlich. Anders die Einwanderer, die aus konfessionellen Motiven ihrer Heimat den Rücken gewandt hatten. Die portugiesischen Juden haben das wissenschaftliche Leben Hamburgs nicht minder beeinflußt als das kaufmännische; sind sie in letzterer Beziehung namentlich von Bedeutung für den Handel mit Spanien und Portugal und für das Bankwesen, so kennzeichnen die Namen Rodrigo a Castro, Rosales u. a. den wissenschaftlichen Einfluß dieser Einwanderung.

Den wertvollsten Zuwachs an idealen Gütern brachten die niederländischen Kaufleute und Gewerbetreibenden. Sie zeichneten sich durch weiten, weltmännischen Blick und höhere Bildung aus; unter ihnen haben die de Greve, Petkum, Amsinck u. a. bald nicht nur im Handel, sondern auch in den öffentlichen Angelegenheiten eine Rolle gespielt. Und wenn auch der kaufmännische Charakter der Stadt wohl die Hauptanziehungskraft für diese Einwanderer gewesen ist, so ist es doch bemerkenswert, daß neben und mit dieser kaufmännisch-gewerblichen Einwanderung die gleichzeitige Einwanderung anderer Berufe erfolgte; namentlich mehrere tüchtige Ärzte und Künstler haben die Niederlande damals Hamburg geliefert, so die Ärzte Bökel, Bossenhol, die Maler Coignet, de Vries, Waterloe.

Die niederländische Einwanderung dieser Zeit brachte freilich auch die kirchliche Spaltung nach Hamburg. Als Träger des Calvinismus haben die Niederländer neben der Geisteskultur auch den in Deutschland in der Regel mit ihr verbundenen kirchlichen Zwist, der zwei Jahrhunderte hindurch in Hamburg herrschen sollte, eingeführt. Diese Spaltung hat, wie sie von Kaufleuten hierher gebracht ist, später eine Rolle nicht nur im kirchlichen, sondern auch im geschäftlichen Leben der Stadt gespielt. Freilich waren nicht alle Niederländer Calvinisten; es waren auch Lutheraner darunter; und es ist von Interesse, daß einer der vortrefflichsten Geistlichen, die in Hamburg gewirkt haben, Philipp Nicolai, im Jahre 1601 auf Veranlassung dieser lutherischen Niederländer aus Unna nach Hamburg berufen wurde[2]). Dies

ist eines der ersten Zeugnisse dafür, daß in Hamburg Handelsbeziehungen kirchliche Personenfragen entschieden haben.

Das 17. Jahrhundert ist für Hamburgs Handel ein sehr bedeutsamer Zeitraum; wollen wir es durch wenige Worte kennzeichnen, so sei genannt die Gründung der Bank, der Admiralität, der Kommerzdeputation, des Convoywesens, die Befestigung der Stellung Hamburgs an der Elbe gegenüber seinen Mitbewerbern, kurz nirgends Stillstand, überall Fortschritt, wenn er sich auch in dem damals üblichen Tempo hielt.

Auch das literarische Leben ward vielseitiger. Namentlich die Naturwissenschaften wurden gepflegt; eine Reihe hervorragender Gelehrter wirkte in Hamburg; so der Ichthyologe Schonevelde, die Botaniker Schlegel und Rolfink, der Naturforscher und Philosoph Jungius, der Physiker und Mathematiker Lauremberg, der Mathematiker Meißner; sodann die Historiker Lambeck, Lindenbrog. Doch hat Hamburg gerade um diese Zeit mehrere vortreffliche Gelehrte, Söhne der Stadt, nicht daheim fesseln können; so Johann van Wouwer (1574—1612), der noch in seinem Testament von Hamburg spricht als der „patria ingrata et factione malorum in optimum civem impia et contumeliosa“; und Peter Lambeck (1628—80), den nicht nur Schulden und ein böses Weib, sondern auch unerfreuliche amtliche Verhältnisse aus Hamburg vertrieben. Auch den Lucas Holstenius suchte die Vaterstadt erst zu gewinnen, als es zu spät und er bereits nahe daran war, zum Katholizismus überzutreten[8]).

Bedeutend ist sodann die juristische Literatur, die hier groß wurde; Sebastian von Bergen, Rutger Rulant I., Claen, Schlüter, Westermann, Joh. Schulte u. a. sind Namen, deren Träger nicht nur als Ratsmitglieder und Diplomaten, sondern auch als Juristen einen guten Ruf genießen.

In weiterem Abstande von diesen Männern mit gelehrter Bildung haben eine Reihe von Rechenkünstlern, Buchhaltern usw. praktisch wie literarisch dem Handel tüchtige Dienste geleistet; sie dürfen nicht vergessen werden, wenn es gilt, die Männer zu nennen, die die merkantile Kultur Hamburgs aufgebaut haben. Für die Eigenart dieser Kultur kommen die Arithmetiker Lambeck, Tangermann, Rademann u. a. mehr in Betracht

als jene von Gelehrsamkeit strotzenden Mathematiker, Philologen, Orientalisten und Juristen des 17. Jahrhunderts; diesen haftet, namentlich wo sie mit literarischem Rüstzeug bewaffnet auftreten, eine ziemliche Portion Weltfremdheit an. Literarisch wirkten sie nur im engen Berufskreise; das brachte schon die fast ausschließliche Verwendung der lateinischen Sprache mit sich. Eine Ausnahme machte ein Teil der Ärzte; ihre Kunst ward durch die vom Handel eingeführten neuen Lebens- und Heilmittel stark beeinflußt; es sei erinnert an den Holländer Bontekoe, der um 1682 sich hier aufhielt und dem wegen der Vorliebe, mit der er den Patienten Tee verordnete, vorgeworfen wurde, er sei von den am Teehandel interessierten Kaufleuten bestochen[4]). Auch ein Teil der praktischen Juristen und Diplomaten ist auszunehmen; freilich hatten sie, wo Fragen des Handels und Verkehrs zu vertreten waren, meist Kaufleute zur Seite. Erst im 18. Jahrhundert bewiesen die hamburgischen Juristen mehr praktisches Verständnis für den Geist des Handels.

Von eigenartiger Bedeutung ist die Stellung, die die Theologie jener Zeit zum Handel einnahm. Denn neben dem Anwachsen des Handels charakterisiert das 17. Jahrhundert vornehmlich die Stellungnahme der Kirche gegenüber den praktischen Fragen des Lebens. Im 16. Jahrhundert stand die lutherische Theologie noch viel zu sehr im Kampf um ihre Existenz, als daß sie Zeit gehabt hätte, Fragen ernsthaft ihre Aufmerksamkeit zu schenken, die dem wirtschaftlichen Leben angehörten. Was war Männern, wie Äpinus, Joachim Westphal oder David Penshorn, Hamburgs Lebensnerv, was war ihnen Hamburgs Handel und Schiffahrt? Eifrig organisierten sie ihre junge Kirche, fleißig stritten sie um das Bekenntnis, die reine Lehre der Lutheraner. Westphal korrespondierte emsig in lateinischer Sprache mit zahlreichen Theologen und Gelehrten; er entfaltete eine rege literarische Tätigkeit; den inneren Fragen, die den Bürger sonst bewegten, stand er, der geborene Hamburger, eines Schmiedes Sohn, fremd gegenüber. Mit Mißtrauen sah er in dem Handel eine Gelegenheit zur Verbreitung von konfessionellen Irrlehren; die Schrift „Recta fides de coena Domini“ (1553) widmete er der hamburgischen Kirche, damit sie, wie er hinzufügte, rein bleibe und sich rein halte bei den ansteckenden Krank-

heiten, die hin und wieder Unvorsichtige ergriffen, welche durch den Handel und ihre Geschäfte mit Auswärtigen in Berührung kommen" usw.[5]) Noch Philipp Nicolai († 1608) stand persönlich seiner Gemeinde fern; die herrschende niederdeutsche Sprache blieb ihm fremd.

Alles das wandelte sich im 17. Jahrhundert. Nun konnten die Geistlichen sich nicht mehr den materiellen, praktischen Dingen des Lebens verschließen; sie mußten sich mit ihnen auf und unter der Kanzel abfinden. Denn diese Fragen berührten das konfessionelle Gebiet sehr nahe und nötigten die Geistlichen, Handel und Schiffahrt sowohl vom politischen, wie vom merkantilen Gesichtspunkt aus mehr Beachtung zu widmen, als es früher geschehen.

Die Männer, die hier an erster Stelle zu nennen sind, Joh. Müller († 1672), Schupp († 1661), Winckler († 1705), Mayer († 1712) haben nicht nur auf die Kirche, sondern auf das ganze öffentliche Leben der Stadt einen hervorragenden Einfluß gehabt. Es ist die Zeit, in der die Geistlichen noch unbestritten an erster Stelle in der geistigen Republik standen; die Kanzel war weit mehr als heute der Platz, wo alle Kontroversen des Tages ausgefochten wurden; reichte die Kanzel nicht aus, so ward zur Schrift und zum Druck gegriffen. So nehmen die Äußerungen der Geistlichen, die das Ohr der Allgemeinheit besaßen, ihre öffentliche Stellungnahme zu den Problemen der Zeit, auch wenn sie nicht rein religiösen Charakters sind, einen hervorragenden Platz unter den Stimmen der Zeit ein.

Scheinbar trennt ja eine ungeheure Kluft die Kirche vom Handel. Irdischer Gelderwerb und Geschäftssinn verträgt sich schlecht mit dem Reiche, das die Kirche predigt und nicht von dieser Welt ist. Aber in einer überwiegend kaufmännischen Umgebung konnte sich die Geistlichkeit Hamburgs den Einflüssen des Handels schwer entziehen. Ob sie selbst Handel getrieben hat, muß dahingestellt bleiben; Pastor Müller von St. Petri weist wiederholt (1631. 36) darauf hin, daß ihrem „Amte Handel und Wandel nicht anstehet". So ungewöhnlich wäre eine Beteiligung an Handelsgeschäften nicht. In Lübeck sind Geistliche Inhaber von Schiffsparten gewesen; und Pastor Reiser, der 1679 in Hamburg ein Pfarramt antrat, tadelte 1676 in einer Schrift die

Geistlichen, die Handelsgeschäfte trieben [6]). Daß die Kirche andererseits die Erträgnisse des Handels gern annahm, wo Zuwendungen für geistliche Zwecke in Betracht kamen, ist natürlich. Es sei nur erwähnt, daß für die Erbauung eines Predigthauses der Mennonitengemeinde sich im Jahre 1672 sämtliche dieser Gemeinde angehörigen Hamburger und Altonaer Interessenten der Grönlandfischerei vereinigten, um von dem Reingewinn des folgenden Jahres fünf Prozent zum Bau zu verwenden [7]). Ähnliches ließe sich noch mancherlei anführen.

Eine nicht geringe Rolle aber fiel in den kirchlichen Streitigkeiten des Jahrhunderts den gegenseitigen Beziehungen zwischen Handel und Kirche zu. Nicht als ob der Handel sich durch diese Kämpfe beeinflußen ließ; der Kaufmann mochte ein noch so guter Christ und Kirchgänger sein, auf das Geschäft gestattete er den konfessionellen und interkonfessionellen Gegensätzen schwerlich Einwirkung. Als Ende des 17. Jahrhunderts die kirchlichen Streitigkeiten den Erwerbsverhältnissen schädlich zu werden drohten, baten die Kaufleute die Kommerzdeputierten, dahin zu wirken, daß jene Streitigkeiten ein Ende nähmen.

Am schwersten ward es der lutherischen Geistlichkeit, sich in die Notwendigkeit zu finden, dem Handel zuliebe die Nichtlutheraner und Juden zu dulden. Hier kämpfte das Interesse der Stadt mit der konfessionellen Überzeugung einen harten Kampf in den streitbaren Gemütern der Pastoren. Von seiten des Rats wurde ja nie ein Hehl daraus gemacht, daß für die Aufnahme der portugiesischen Juden, die Duldung des Gottesdienstes der Reformierten und Katholiken hauptsächlich kommerzielle Gründe redeten und daß das Maß der jeweiligen Toleranz gegenüber Nichtlutheranern abhängig sei von ihrer merkantilen und finanziellen Geltung. Auf alle mögliche Weise gingen die lutherischen Geistlichen diesem Motiv zu Leibe. Bald ward der Zweifel laut, ob nicht durch solche Duldung der Handel eher leiden als Vorteile haben werde, bald, ob er nicht vorher von größerer Bedeutung gewesen. Selbst den Stachel des Konkurrenzneides zu verwenden, verschmähte man nicht. Unter den Calvinisten waren besonders hervorragende Kaufleute, die manchen Lutheraner in den Schatten stellten; wiederholt ward diese kommerzielle Tatsache von der Kanzel und in Schriften ausgenutzt, um gegen die

Konfession Stimmung zu machen. So predigte Mayer, und noch später hat Goeze ähnliche Klänge angeschlagen.

Andererseits zeigt z. B. die Anweisung, die Mayer[8]) den Kaufleuten, die der Handel in katholische Länder führte und deren Rechtgläubigkeit dabei in Gefahr geraten konnte, für ihr Verhalten gab, wie praktisch ein hamburgischer Geistlicher jener Zeit denken konnte. Daheim aber wollte man keine Konzessionen; und es ist begreiflich, daß jeder Schicksalsschlag, jede kommerzielle Bedrängnis den andersgläubigen Kaufleuten Schuld gegeben wurde. Noch Pastor Neumeisters Bußpredigt 1719 wendet sich gegen die „Papisten und Calvinisten", und ruft aus: „Wie frech sind nicht die Juden worden, die auf ihren gelben und blanken Gott trotzen?" Bitter klagt er, daß man „ungescheuet" sage: „Ja, wenn alle Religionen hier frey gelitten würden, so sollte es anders um Hamburg stehen; da würde das Commercium floriren und die Stadt eine Stadt des gelobten Landes seyn, darinnen Milch und Honig fleußt. Die Pfaffen, welche sich darwider setzen, verstehen die Handlung nicht. Es sollte anders gehen, wenn sie nicht immer einen Lärmen machten."

So wenig nun von einer allgemeinen Toleranz der Konfessionen die Rede sein konnte, so wenig Einfluß hat offenbar diese konfessionelle Unduldsamkeit auf die kommerzielle Wertung der Nichtlutheraner gehabt. Die Wechsel des portugiesischen Juden Teixeira, die Konnossemente des mennonitischen Reeders Roosen und die Orders der großen kalvinistischen Kaufleute galten an der Börse nicht schlechter, mochte von den Kanzeln der Hauptkirchen noch so sehr gegen diese Konfessionen gewettert werden. Einen nicht zu unterschätzenden kommerziellen Vorteil besaßen diese nichtlutherischen Kaufleute dadurch, daß sie unter sich eng zusammenhielten und konfessionsweise auch bestimmte Geschäftsgebiete beherrschten; so haben die Mennoniten namentlich die Grönlandfahrt und die Reederei betrieben, die portugiesischen Juden das Bank- und Geldgeschäft usw. Diese Spezialisierung erhöhte die Unentbehrlichkeit jener Kaufleute für die Börse.

Die Freiheit der Sprache, die die Geistlichen sich erlaubten, kann uns kaum auffallen; sie nahmen sich diese Freiheit gegen jedermann, auch gegen die Obrigkeit. Gerade dem Kaufmann aber, dem Handel und der Schiffahrt gegenüber nahm die Geist-

lichkeit eine durchaus wohlwollende Haltung ein. In den hamburgischen Gebetbüchern des 17. Jahrhunderts wird regelmäßig des Handels und der Schiffahrt gedacht; in einem Bußgebet aus der Mitte des Jahrhunderts heißt es: „Beschere uns allen das liebe, tägliche Brod, segne alle ehrliche Handlung, Gewerb und Handthierung, gib' Glück zur Schiff- und Seefahrt, bewahre alle Reisende zu Wasser und zu Lande." Das Titelblatt eines hamburgischen Gebetbüchleins jener Zeit zeigt eine Darstellung der Börse mit Börsenbesuchern. Jede Dank- und Friedenspredigt gedenkt der Kommerzien. Den Pastoren lag nichts ferner als den Handel anzutasten. Pastoren, wie Mayer und der Magister Lange, die rücksichtslos den Rat von der Kanzel herab angriffen, haben den Kaufmann stets geschont. Ethischen Bedenken, wie sie heute wohl erhoben werden, gab man keinen Raum. Schupp z. B. beantwortet die Frage, ob man „mit gutem Gewissen Kaufmannschaft treiben kann" mit entschiedenem Ja. „Es ist kein Stand, kein Land, keine Stadt, die der Kauf- und Handelsleut' entrathen könne. Handlung muß sein. — Eine gute Haushaltung ist nichts anderes als eine Kaufmannschaft." Dagegen tadelt er den Wucher, fügt aber hinzu, daß ohne Geldleihen der Kaufhandel unmöglich sei. Andere Geistliche sprachen sich ähnlich aus. Mißbräuche im Lebenswandel, die sich an den kaufmännischen Beruf knüpfen, wurden aber schonungslos gerügt. Die „Ungerechtigkeit im Handel und Wandel" tadelt in seiner Feuerpredigt 1637 Pastor Glaneus von St. Michaelis; und daß die „Demuth im Reichthumb und die Gerechtigkeit im Kaufhandel schwer zu retten ist", nimmt ein Gebetbuch von 1693 als selbstverständlich an.

Die eigenartige Stellung unter den damaligen hamburgischen Geistlichen, die Schupp einnahm, wird nicht am wenigsten bezeichnet durch sein sichtbares Streben, in Schriften und Predigten auf den Handel anzuspielen. Auch er tadelt mit großer Schärfe alle Mißbräuche, so die Verletzung der Sonntagsruhe durch die Kaufmannschaft, das feiertägliche Verladen von Waren und die Geschäftsbesuche der Makler bei den Kaufleuten, wobei sie gemeinsam ratschlagten, „wie man des Nechsten Hab und Gut durch allerhand Practiquen könne an sich bringen". Er klagte, daß, wenn die Kaufleute in die Kirche kämen, so beteten sie schnell

unter dem Hut ein Vaterunser, um sich dann gegenseitig nach den neuesten Zeitungen, den Danziger und Amsterdamer Briefen zu befragen.

Aber Schupp beschränkte sich nicht auf Schelten und Kritik. Das Verständnis für die Eigenart seiner neuen Heimat war ihm, dem geborenen Hessen, erst allmählich aufgegangen. In treuer Arbeit hatte er sich in die Interessen seiner neuen Mitbürger vertieft; er gehörte nicht zu den Auswärtigen, die nach Hamburg kamen, um hier nur zu ernten, was Einheimische vorher gesäet. Dann aber bekannte er freudig seine Entdeckungen. „Ich bin," so schreibt er, „Jahr und Tag in Hamburg gewesen und hab' nicht gewußt, was an Hamburg zu thun sey. Ich hab' nicht gewußt, wie mancher kluger Kopf darin verborgen liege. Ich hab' nicht gewußt, daß Hamburg eine kleine Welt seye. Versichere dich, daß ich oft aus eines Kaufmanns oder aus eines Schippers Discurs mehr gelernet hab' als hiebevor auf Universitäten aus großen Büchern. Niemand kennet die Welt recht, als wer die Welt gesehen hat." Mit solchen Ansichten erregte der wackere Mann freilich bei vielen Amtsbrüdern Anstoß; sie verklagten ihn, und die theologische Fakultät einer Universität fand in jenen Worten eine „Verkleinerung und Verachtung derer hohen Schulen und freyen Künste." [9])

Für Hamburg war seine Auffassung ganz am Platz. Er wußte auch sehr wohl die „hoffärtige Mammonisten" von den Kaufleuten, die reine Geldsucht vom Handel zu trennen; und Hamburg war ihm „eine edle von Gott reichlich und überflüssig gesegnete Stadt, ein schöner Lustgarten, ein irdisches Paradies."

Dabei war er tief eingedrungen in das Innere und Eigentümliche des Handels. Er empfiehlt eine gute Buchhaltung, schildert den Wert des Holzes für den Handel, mahnt den Kaufmann, der reich werden wolle, Großhandel zu treiben und sich der Hökerei und des Verkaufs von Schwefelhölzern zu enthalten usw. Auch liegt es ihm fern, gegen die Nichtlutheraner zu eifern; er weist im Gegenteil auf die Engländer der Court hin, die den Sonntag besser heiligten als die Lutheraner; er scheut nicht die Behauptung, daß der portugiesische Jude sich oft „in Handel und Wandel ehrlicher und aufrichtiger erweise als mancher Christ".

Von allen hamburgischen Predigern hat Schupp kauf-

männische Verhältnisse in Wort und Schrift am meisten berührt. Aus allem spricht Achtung vor dem Handel. Über die Frage, ob seine Predigt damaligem und heutigem Geschmack gefällt, haben wir nicht zu streiten. Seine Kirche war immer voll. Es ist jedenfalls charakteristisch, daß ein hochangesehener Geistlicher des 17. Jahrhunderts Predigten hat halten, Schriften veröffentlichen können, in denen neben dem religiösen Element das merkantile überwiegt. Ohne Zweifel hat Schupp das allgemeine Urteil über den Handel und den Kaufmann stark beeinflußt.

Am nächsten sind Schupp in dieser Hinsicht gekommen die Pastoren Scheel, Büsing, Lange; doch liegt ihre Stärke auf dem Gebiet des Persönlichen. Als im Jahre 1696 der Ratsherr Ankelmann Bankerott machte und flüchtig wurde, behandelte Scheel von der Kanzel herab dies Ereignis fast eine Stunde lang; der Magister Lange predigte einmal von den Kornwucherern am Meßberge, die die Teuerung des Brotes verschuldeten. Auch der sonst gemäßigte Senior Winkler rügte von der Kanzel die Unbarmherzigkeit der Zünfte beim Jagen unzünftiger Arbeiter[10]). Die Kanzel war eben frei, freier vielleicht als der Handel es damals war.

Neben dem Handel fand auch das vorzüglichste Hilfsgewerbe des Handels, die Schiffahrt, von Kirche und Kanzel besondere Beachtung. Schon im Jahre 1608 veröffentlichte der hamburgische Pastor Dedeken ein Erbauungsbuch für Schiffer „Kleinod der Seefahrenden". Tiefer versenkten sich in die Eigenart der Schiffahrt zwei andere Geistliche. Der Pastor am Pesthof Hessel († 1678) hat in seinen „Herzfliessenden Betrachtungen vom Elbstrom" (1675) die Binnenschiffahrt geschildert, der Pastor auf dem Hamburger Berge, Döler, in seiner Predigt „Das Lebens-Schiff (1688) Leben und Schiffahrt und ihre gegenseitigen Beziehungen eingehend dargestellt. Nicht nur ein menschliches Interesse verknüpfte die Kirche mit dem Schiffahrtsgewerbe; die Schiffahrt erweckte allerlei ethische Bedenken. Das Motiv des Eigennutzes, das die Menschen vom sicheren Lande auf die wilde See hinaus trieb, kam hier ebensowohl in Betracht wie das Fabelwerk und der Aberglaube, der sich gerade mit der Schiffahrt eng verbunden hat. Nach beiden Richtungen hin Aufklärung zu geben, waren jene beiden Schriften mit Erfolg bemüht.

Besonders Hessels Buch zeichnet sich aus durch praktische Auffassung von der Bedeutung, die die Elbe und ihre Schiffahrt für Hamburg haben; der Segen des Frachtverkehrs, der Fischerei, des gesunden Elbwassers wird gepriesen, dabei aber die Mißbräuche, die sich an diesen Segen knüpfen, gerügt, so die Geldgier — „Geld, Geld ist die Seele in Hamburg" —, der Fang der zu kleinen Fische, — „man will ja Gott und der Natur keine Zeit lassen" —, die Verwendung des Elbwassers zum Verdünnen des Weins u. a. m. Auch Döler tritt der Ansicht entgegen, daß die Schiffahrt lediglich der Hab- und Geldgier diene; er sieht in ihr ein „recht göttlich-christlich und nützliches Werk", ein notwendiges Mittel für die „liebe Kauf- und Handelschaft". Die Schiffahrt lehre beten: „qui nescit orare, discat navigare."

Wir sehen also, wie im 17. Jahrhundert die Kirche ein warmes Interesse für Handel und Schiffahrt betätigt, ein Interesse, das vielleicht nur von dem des Kaufmanns und Schiffers selbst übertroffen wurde und wohl namentlich auch in der Überzeugung der Geistlichen wurzelte, daß eben Handel und Schiffahrt die Lebensader Hamburgs sei. Diese Tatsache ist offenbar zu einer Zeit, wo sie in der allgemeinen Geltung noch nicht unbestritten feststand, unter den Nichtkaufleuten zuerst von den Geistlichen offen und ehrlich anerkannt worden. Hier zeigt sich der sichere Instinkt für materielle Macht, der die Geistlichkeit aller Konfessionen auszeichnet; der Widerstand der Kaufleute gegen die Verfolgung Andersgläubiger konnte die Hochachtung der Hamburger Geistlichen vor der wirklichen Bedeutung des Handels nur verstärken. Diese ihre Erkenntnis ist aber um so bemerkenswerter, als die meisten hamburgischen Geistlichen schon damals nicht in Hamburg geboren waren, ihnen also das heimische Verständnis für Handel und Schiffahrt fehlte, ferner aber die Geistlichen Gelehrte waren und der Gelehrtenstand in jener Zeit den Kaufmann im allgemeinen Ansehen in Hamburg weit überragte. Noch konnte ein Gelehrter in der bescheidenen Studierstube, mit sehr mäßigem Einkommen, in selbstloser Bescheidenheit etwas Hervorragendes leisten; die Würde seiner Wissenschaft allein hob ihn noch hinaus über eine Sphäre, die nur dem Gelderwerb huldigte. So ward es dem Kaufmannsstand schwer, sich gegen die Gelehrten zu behaupten; er stützte sich auf nichts als seine materiellen Güter,

und diese bestimmten die persönliche Wertschätzung noch nicht überwiegend; in der allgemeinen Bildung stand er überdies zurück; das öffentliche Schulwesen war vornehmlich auf die gelehrte Laufbahn berechnet; der Unterricht in den Realien gering; das Akademische Gymnasium gab dem Gelehrtenstand einen festen Rückhalt, für die Kaufleute hatte es geringe Bedeutung. Die Rangordnung kannte den Kaufmann nicht; selbst der kaufmännische Ratsherr rangierte nach den Doktoren und Pastoren; eine Vertretung seiner Berufsinteressen erhielt der Kaufmann erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Doch spricht es für das wachsende Ansehen des Kaufmannsstandes, wenn man von gelehrter Seite schon früh warnte, nicht zu dulden, daß er das Übergewicht über den Gelehrtenstand erhalte. Im Jahre 1624 wandte sich Pastor Wudrian[11]) von St. Petri gegen diejenigen, die „mehr vom Mercurio als der Minerva halten" und die meinten, es sei genug, „daß wir einen stattlichen Handel haben und dadurch berühmet werden". Aber auch die Kaufmannschaft hatte Anlaß, über mangelnde Rücksichtnahme zu klagen. Wenn Philipp von Zesen, der lange in Hamburg lebte, 1649[12]) „Bauerlimmel und Kaufleute" in einem Atem nennt und ihnen den Kriegsmann als Vertreter der Höflichkeit gegenüberstellt, so mußte dies die Hamburger Kaufleute doch bitter kränken; und ein hervorragender Publizist, Philipp Oldenburg, aus Celle gebürtig, später Professor in Genf, fand es nötig, in der Schrift „Hamburgs Wohlstand gutt vor Deutschland" (1675) den Vorurteilen derer, „so wollen Gelahrte heissen und ihre Excellenz allein durch anderer Decadenz vermeinen zu befestigen", entgegenzutreten und die Verdienste des Hamburger Kaufmanns um Deutschland darzulegen.

Auf die Geistlichen konnte eine solche Mahnung im Allgemeinen nicht gemünzt sein. Sie hatten um so weniger Ursache zur Unzufriedenheit mit dem Kaufmann, als außer dem regen Kirchenbesuch noch andere Tatsachen beweisen, daß der Kaufmann nicht unkirchlich war; es sei erinnert an die zahlreichen Kapellen und Gottesdienste, die in Städten des Auslandes durch hamburgische Kaufleute errichtet wurden, an die Bestellung von Predigern für die Convoyschiffe u. a. m.

Wie man also für eine Zeit, wo solche Tatsachen bezeugt

sind, wo die Anzeigen der Predigten an einer Tafel in der Börse angeschlagen waren, von einem Gegensatz zwischen Kirche und Börse nicht sprechen kann, so darf man weiter gehen und behaupten, daß bis zum letzten Viertel des 17. Jahrhunderts Kirche und Börse es sind, die das öffentliche Leben Hamburgs beherrschen. Von der Kirche haben wir schon gesprochen. Die Börse war seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ein Mittelpunkt des öffentlichen Lebens. Ein Theologe, Magnus Gärtner, nennt in einem Pasquill, wegen dessen er 1672 Hamburg zwangsweise verlassen mußte, wiederholt die Börse als den Ort, wo man alles wisse, was die Öffentlichkeit betreffe. Die Presse spielte noch keine Rolle; holländische Zeitungen befriedigten das Bedürfnis weiterer politischer Aufklärung. Im Rathause tagte der Rat hinter verschlossenen Türen; auch die Versammlung der erbgesessenen Bürgerschaft war eine geschlossene. Die Kämpfe der Zeit wurden, soweit sie nicht auf der Straße und in den Wirtshäusern ihre tumultuarische Erledigung fanden, in der Börse und auf der Kanzel durchgefochten. Nun trat am Ende des 17. Jahrhunderts ein dritter Faktor des öffentlichen Lebens auf, der bald einen nicht geringen Einfluß gewinnen sollte: das Theater. Von jetzt an bildeten für längere Zeit Kirche, Börse und Theater den Schauplatz des öffentlichen Lebens. Und diese drei Organe haben sich gegenseitig beeinflußt und in ihrer Wirksamkeit ergänzt. Dem materiell mächtigsten Faktor aber, der Börse, der Kaufmannschaft, fiel auch hier die wichtigste, einflußreichste Rolle zu.

* * *

Es ist schon der Bedeutung gedacht worden, die der Einwanderung der Niederländer nach Hamburg im 16. Jahrhundert nicht allein für den Handel, sondern auch für andere Gebiete zukommt. Zu diesen Gebieten gehört das Theater. Bereits 1590 waren holländische Schauspieler als erste Berufsschauspieler nach Hamburg gekommen. So haben auch dem Theater Handel und Bekenntnis den Weg gewiesen. Im 17. Jahrhundert sind dann wiederholt holländische und englische Komödianten in Hamburg gewesen. Ein ständiges, festes Theater wurde aber in

Hamburg im letzten Viertel des Jahrhunderts errichtet. Die Gründung dieses Instituts, der Oper, im Jahre 1677 ging aus von einem vielgereisten Juristen, Gerhard Schott; aber ohne Frage ist dies wichtige, auch für die allgemeine deutsche Theatergeschichte bedeutsame Unternehmen, wie der Chronist des Hamburger Theaters, Schütze, richtig sagt, entsprungen aus dem merkantilen Geist der Hamburger, die es nicht verkennen konnten, daß ein solches Unternehmen Fremde und Geld nach Hamburg ziehen mußte. So besaß dieses am Ende des 17. Jahrhunderts ein Operntheater, wie es damals keine Residenz, keine andere Stadt in Deutschland aufzuweisen hatte. Als dann im ersten Viertel des 18. Jahrhunderts unter den Einflüssen des überall herrschenden Kriegszustandes, der Pest und wirtschaftlicher Kalamitäten Handel und Wandel in Hamburg darniederlag, siechte auch die Oper langsam dahin; diesen Zusammenhang bezeugt uns ausdrücklich ein Zeitgenosse, Michael Richey. Die Oper, die kostspielige Zerstreuung für den Kaufmann, fiel dem wirtschaftlichen Niedergang zum Opfer. An die Stelle der verfallenden Oper und neben sie trat das Lokalstück. Statt der dem alten Testament und dem antiken Mythenschatz entnommenen Operntexte, statt des Pickelhärings, des Harlekins, statt des Sammelsuriums von Stücken englisch-französisch-spanischen Ursprungs, wie sie Veltens Zeit charakterisieren, sehen wir nun den Hamburger Jahrmarkt, die hamburgische Schlachtzeit, erblicken wir das Milieu der Börse, des Pferdemarkts, des Hopfenmarkts, werden uns guthamburgische Straßentypen, wie der Nachtwächter, der Fischer, der Viehhändler, der Vierländer Bauer vorgeführt. Es ist der Sprung vom Paradies und vom Olymp in die nüchterne Welt merkantiler und gewerblicher Tatsachen; ein Wandel, mutatis mutandis zu vergleichen mit dem von Joachim Westphal zu Schupp. Wie dort die Theologie, so fand hier das Theater wieder einen realen Boden, verständlich auch der Menge.

Schon, als noch die Oper vorherrschte, hatte Mattheson in seinem „Musikalischen Patriot" (1728) die nahe Verwandtschaft zwischen Theater und Börse erörtert, beide in ihrer Ähnlichkeit geschildert. „Es trifft auch fast ein, daß, wo die besten Bancken, auch die besten Opern sind." Er hätte noch den Bankkassierer

Cuno nennen können, der 1707 einen Operntext und 1708 ein Singspiel veröffentlichte. Später wurden die Beziehungen noch enger. Als mit den 1730er Jahren, mit der Neuberin, der Schönemannschen Truppe, langsam ein neuer, besserer Geist in das Theater einzog, machte sich in ihm der merkantile Einfluß noch mehr bemerkbar. Daß in den Ritter-, Schäfer- und Singspielen meist Merkur auftritt und Hamburg in allen Tonarten preist, daß der Schutzgeist Hamburgs in Kaufmannsgestalt erscheint, und Hamburg als „Beschützerin der freyen Künste" gefeiert wird, das entspricht der panegyrischen Tendenz dieser Stücke, hat aber um so weniger Bedeutung, als sie des lokal-individuellen Charakters meist entbehren und der Name der Stadt je nach dem Aufführungsort nicht selten geändert wurde[18]). Wichtiger ist, daß auch inhaltlich der Handel mehr Einfluß auf die Theaterproduktion gewinnt. So feiert in „Hamburgs Vorzüge" der Hamburger Dichter Dreyer 1741 die Börse:

„Die Börse, worauf sich Fleiß, Witz und Treu verbinden,
Soll man gedrungen voll und mich bey allen finden."

Die Neuberin gab 1735 ein lustiges Nachspiel: „Der verliebte Kaufmannsdiener, der kein Frauenzimmer leiden kann." Holbergs „Politischer Kannengießer", das auf Barthold Feinds „Das verwirrte Haus Jacob" beruht, erschien 1743 in niederdeutscher Fassung. Hier werden Hamburgs Handelszustände, Zoll, Akzise usw. theatralisch verwertet.

Und nicht nur die Bühne nähert sich der Praxis des Lebens, auch Autoren, nicht die schlechtesten, gehen aus ihr hervor. An erster Stelle ist hier zu nennen der hamburgische Kaufmann und Amsterdamer Bote Georg Behrmann (1704—56); durch seinen „Timoleon", seine „Horazier" hat er sich um die Bühne nicht weniger verdient gemacht als durch seine eifrigen Bemühungen um die Neuberin. Auch Borkenstein, der Verfasser des bekannten Lokalstücks „Bookesbeutel", war Kaufmann. In einer der zahlreichen Nachahmungen, die dies Stück gefunden, im „Ehestand" (1747) spielt der Kaufmann Hieronymus, der in Geldsachen sehr schwierig ist, eine Hauptrolle. Von weiteren Hamburger Kaufleuten, die um jene Zeit als Theaterdichter wirkten, seien genannt Menz, der Verfasser des „Kaufmann, ein Menschenfreund", sodann Engelbrecht. Der Sekretär des preußischen

Holznutzungskontors, Brömel, der 1780—86 in Hamburg war, war sogar zeitweise Regisseur am Theater.

Daß das Interesse der Hamburger Kaufleute für das Schauspiel sich aber nicht nur beschränkte auf diese literarisch tätigen Vertreter und den Besuch der Vorstellungen, ist ersichtlich aus dem interessanten Empfehlungsschreiben, das im Jahre 1735 das angesehene Hamburger Handlungshaus Poppe & Krohn nach Frankfurt a. M. richtete, wodurch der Neuberschen Truppe das Auftreten daselbst erst ermöglicht wurde [14]).

Mochte Dreyer immerhin in „Hamburgs Vorzüge" den „Spötter" behaupten lassen:

„Die Wälle stehen fest, die Elb' und Donau fließt,
Die Handlung bleibt im Flor, wenn gleich kein Schauspiel ist",

es ist doch Tatsache, daß das Theater ohne die Börse, ohne Kaufmannsbetrieb die Bühnenkunst in Hamburg nicht bestehen konnte. Schon der finanziellen Unterstützung der Kaufmannschaft bedurfte das Theater. Es ist kein Zufall, wenn in der hamburgischen Theaterliteratur jener Zeit das Geld nicht selten gefeiert wird; so in des Praetorius „Hamburger Schlachtzeit" (1725) und in Uhlichs Schäferspiel „Das Fest" (1743). Haben an der Erhaltung der Oper im ersten Drittel des Jahrhunderts namentlich in Hamburg ansässige Diplomaten mitgewirkt, wie v. Wich, Graf Ahlefeld, v. Webberkop, Mauricius, so haben später vornehmlich einheimische Kaufleute das Theater gestützt. Kaufleute waren es, die im Jahre 1757 nach dem endgültigen Fortgang der Schönemannschen Truppe und bei der Rückkehr Eckhofs die Mittel vorschossen, um die notwendigsten Bedürfnisse zu bestreiten. Und die berühmte sogenannte hamburgische „Entreprise" 1767, die zu Lessings Berufung führte, geht zurück auf Kaufleute, Adam Seyler, Tillemann, Ochs, His und den Tapetenfabrikanten Bubbers. Es waren nicht alles Kaufleute von solidestem Rufe; an der Börse wird man über diese „Gründung" den Kopf geschüttelt und beißende Bemerkungen gemacht haben; Seyler und Tillemann hatten einen wirtschaftlichen Zusammenbruch hinter sich; was sie daraus gerettet, opferten sie dem Theater. Bubbers sah auf ein bewegtes Leben zurück. Ochs und His dagegen waren Inhaber

einer bedeutenden Firma; erst nach der „Entreprise" fallierten freilich auch sie.

Jedenfalls waren es Kaufleute, Männer des Erwerbslebens, denen das Verdienst zufällt, jene berühmte Episode im deutschen Theaterleben herbeigeführt zu haben, die durch Lessings Hamburgische Dramaturgie unsterblich geworden ist. Mochte schließlich dies Unternehmen scheitern, wie es so vielen Theatergründungen gegangen ist, das Verdienst jener Männer wird nicht geschmälert. Noch ein anderer hamburgischer Kaufmann ist zu nennen, der mit dieser Entreprise in Verbindung steht: Moses Wessely. Er hat vielleicht — Erich Schmidt wirft die Frage auf — mitgewirkt bei der Berufung Lessings. Während Lessings Aufenthalt in Hamburg gehörte der jüdische Kaufmann zu seinem vertrautesten Verkehr; einem Drama Lessings zuliebe ward er Rezensent; er hat später dem darbenden Lessing Geldmittel dargeliehen.

Das große Unternehmen von 1767/69 brach zusammen; um eine bittere Erfahrung reicher verließ Lessing Hamburg. Das Theater übernahm Ackermann. Und die Zeit, die nun für dieses anbrach, ist nicht seine schlechteste gewesen. Die 1770er Jahre gehören zu den besten Erinnerungen der hamburgischen Theatergeschichte. Wieder aber haben Kaufleute hier einen hervorragenden Einfluß gehabt. Unter den jungen Männern, die Ackermanns Nachfolger, Friedr. Ludw. Schröder in den Anfängen seiner Direktion schützend umgaben, werbend für die aufblühende Bühne sich bemühten, ist namentlich zu nennen der junge Kaufmann Caspar Voght. Er übernahm im Jahre 1780 nach Schröders Abgang mit dem bereits genannten Bubbers, dem Agenten Greve und dem Postdirektor Bostel die Oberaufsicht über das Theater. Insbesondere Voghts stets wachem, hilfsbereiten, uneigennützigen Interesse ist es zu danken, daß das Theater sich auf der Höhe hielt. Und er war ein Mann, auf den auch die Börse mit hoher Achtung sah, der gerade in kaufmännischen Dingen durchaus einwandsfrei dastand. In ihm lag etwas vom Wagemut des althansischen Kaufmanns; er war der erste Hamburger Kaufmann, der „aus Mokka Kaffee, aus Baltimore Tabak, aus Surinam Kaffee, aus Afrika Gummi holte" [16]). Der Unternehmungsgeist, der ihn beseelte, ist dem Handel, dem

Theater, dem Armenwesen, der Landwirtschaft zugute gekommen. Die Verbindung dieses weitschauenden Kaufmanns mit dem Theater konnte diesem nur höchst förderlich sein. Die Börse aber nahm warmen Anteil an allem, was die Bühne betraf; wie sie einen ihrer besten Kaufherren an das Theater abgab, so trauerte sie, als diesem eines seiner besten Mitglieder plötzlich entrissen wurde; der Todestag der jugendlichen Charlotte Ackermann (10. Mai 1775) ist auch für die hamburgische Börse ein Trauertag gewesen.

Es ist die Zeit, in der man sich auch in Hamburg für die Erstlinge unserer Klassiker begeisterte, wo namentlich durch kaufmännische Initiative sich der Ruf Hamburgs als einer Theaterstadt befestigte, wo Gotter[16]) die Stadt feiern konnte, „die unsere Tafeln mit Austern und unser Theater mit Acteurs versorgt, die Eckhof gebar und Charlottens Gebeine verwahrt". Und das war nicht nur äußerlich-vorübergehende Dekoration, wie die kurze Freude an den Austern; es wird von ernsten Beurteilern der bleibende Einfluß dieser Tage bekundet; sie sind, wie Poel schreibt, „nicht ohne bleibende Wirkung auf die Bildung mehrerer junger Leute der damaligen Generation geblieben."

Aber auch warnende Stimmen wurden laut. Dem wachsenden Einfluß des Theaters schrieb mancher bedenkliche Wirkungen auf die jungen Leute, namentlich der Kaufmannschaft, zu. Albrecht Wittenberg brachte in seinen Theaterbriefen (1774—75) die schlechten Handelskonjunkturen mit der Neigung zum Schauspiel in Beziehung; namentlich für die 1760er Jahre wollte er einen solchen ursächlichen Zusammenhang festgestellt haben. Der fleißige Besuch des Theaters vereinigte sich, wie er meinte, nicht mit den Pflichten eines jungen Kaufmanns; und er schloß daraus, daß „die Schaubühne in ihrer jetzigen Beschaffenheit in einem commerzirenden Staate nicht geduldet werden sollte." Dieser Angriff, der persönlicher Motive nicht entbehrte, war auf jeden Fall übertrieben; er fand schon damals die gebührende Abfertigung. Wittenberg war die Schrödersche Bühne persönlich zuwider; als bald darauf eine französische Truppe nach Hamburg kam und Schröder schwere Konkurrenz bereitete, hörte die kaufmännische Jugend nichts mehr von Wittenbergs Warnungen; wohl aber sprach er[17]) seine Verwunderung darüber aus, daß „bey der

ansehnlichen Anzahl angesehener französischer Kaufleute und anderer reicher Leute, die das französische Schauspiel lieben," man in Hamburg noch nicht an den Bau eines Schauspielhauses für die Franzosen denke.

Nicht nur aus Literatenkreisen ward Einspruch gegen das Theater erhoben; auch aus der Kirche ertönte Widerspruch, und er ist, weil aufrichtiger, auch ernster zu nehmen. Die Kirche stand im allgemeinen dem Theater fremder gegenüber als der dritte Faktor des öffentlichen Lebens, die Börse. Das ist begreiflich; das Theater ist, seitdem es den unmittelbaren Einflüssen der katholischen Kirche entwachsen ist, keine Stätte religiöser Erbauung, nicht einmal eine Stätte für die Erziehung zur Sittlichkeit; nur in wenigen Fällen ist sie das gewesen. Selbst Lessing hat eine solche Ansicht fern gelegen. Aber andererseits ist der harmlose Genuß eines anständigen, guten Theaters durchaus nichts, was der Kirche zuwider sein kann. Als Ende des 17. Jahrhunderts sich in Hamburg ein heißer Streit über die Oper erhob und namentlich der Senior Winkler († 1705) die Oper bekämpfte, erstanden ihr sogar unter den Geistlichen Verteidiger, wie der Hauptpastor Mayer und der Pastor Elmenhorst. Man duldete die Oper weiter. Der arme Komödiant freilich ward von der Ächtung der Kirche nicht befreit; der Magister Velten[18]), dessen Wirken in der Frühzeit deutscher Schauspielkunst eine gewisse Bedeutung hat, beschloß im Jahre 1692 in Hamburg seine unruhige Laufbahn, nachdem man ihm den Genuß des Abendmahls verweigert hatte.

Wenn nun im Jahre 1769 der Hauptpastor Goeze seine Stimme gegen das Theater erhob, so geschah das in erster Linie deshalb, weil ein Amtsbruder, Pastor Schlosser, als Bühnenautor aufgetreten war und dieses den streitbaren Goeze verdroß. Aber in seinen Schriften über diesen Gegenstand fehlte es nicht an grundsätzlichem Widerspruch gegen das Theater, dessen Besuch er als geldfressenden Müßiggang, als hauptsächliche Ursache der sich häufenden Bankerotte hinstellte.

Auf das Theater selbst haben die Angriffe aus dem literarischen und theologischen Lager wohl kaum Einfluß gehabt. Die Vorliebe für die Bühne wurzelte in Hamburg zu tief. Der Kaufmannsstand bedurfte der leichten Unterhaltung, die ihm nach

schwerer Tagesarbeit das Theater darbot. Freilich ergab sich gerade am Ende des Jahrhunderts und seitdem mehr und mehr, daß der Handelsgeist das Theater auch sehr nachteilig beeinflussen konnte. Die große Zunahme des Handels der Stadt infolge der Revolution, der Zufluß der Fremden haben viel Geld und Handel nach Hamburg geleitet, dem Theater viele Aufführungen gebracht, die literarische und sittliche Höhe des Theaters wurde dadurch nicht gefördert. Das französische Theater, von Deutschen unterstützt, verleidete Schröder das weitere Schaffen; er war der allzu merkantilen Richtung, die das Hamburg des scheidenden Jahrhunderts kennzeichnet, nicht gewachsen; er hatte einmal geäußert: „so sehr ich Kaufmann bin und meine Kunst nur nach dem Einkommen schätze, so regt sich doch in mir noch ein Bischen Künstlergefühl“ [19]). Jetzt wards ihm zu toll; er verließ die Bühne, dann auch die Direktion. Es ist charakteristisch für die zwei Seelen, die im Hamburger lebten, daß man Schröder dies als Undank vorwarf und in der Handelsstadt ihn tadelte, daß er sich auf sein wohlerworbenes Vermögen zurückzog; den Leuten mußte erst bewiesen werden, daß ein Schauspieldirektor dem Gewinn und Verlust ebenso ausgesetzt sei, sein Vorteil ebenso von dem Beifall des Publikums abhänge wie der Verdienst des Kaufmanns von der Qualität seiner Ware.

Man mag die bitteren Urteile Schröders über den das heimische Theaterpublikum beherrschenden Geist in Schmidts Denkwürdigkeiten nachlesen. Die ganze Theatermisere jener Tage steht im Einklang mit dem wilden Waren- und Börsenschwindel; es ist bezeichnend, daß ein Mitglied der Bühne Schröders, der Schauspieler Reinhard [20]), nebenbei nicht ohne Gewinn ein Handels- und Kommissionsgeschäft betrieb. Mit der kommerziellen Überreizung gingen künstlerische und literarische Auswüchse Hand in Hand. Es darf aber nicht vergessen werden, daß es ein Kaufmann war, V. O. Nolte, der im Jahre 1802 eine besonders starke Theaterausschreitung in einer Schrift „Versündigungen eines hamburgischen Sudlers gegen Schiller“ geißelte.

* * *

Wir machen an diesem Wendepunkt Halt und betrachten nun den Faktor, der neben Kirche, Börse und Theater auf das öffentliche Leben Hamburgs bedeutsam eingewirkt hat: die Literatur in Poesie und Prosa. Diese Literatur hat in der zunächst beschränkten, dann aber sich weiter ausdehnenden Verbreitung, die sie namentlich im Schoße der höheren Klassen fand, mit den übrigen treibenden Kräften des öffentlichen Lebens gemeinsam gewirkt und in Hamburg namentlich mit dem allbeherrschenden Handel in enger Verbindung gestanden. Diese Verbindung tritt uns zunächst und nicht am wenigsten in der Poesie entgegen.

Des Besten, was auf poetischem Gebiete Kaufleute geleistet, ist oben bereits beim Theater gedacht. Hier möge näher betrachtet werden, was der Hamburger selbständigen Poesie charakteristisch ist, nämlich der merkantile Geist, der in ihr lebt.

Eine ihre eigene Wege wandelnde Poesie, wie man von einer schlesischen, einer schwäbischen Dichterschule spricht, hat es in Hamburg nicht gegeben. Wer im 17. Jahrhundert hier dichtete, ging, was die Form betraf, in den Spuren der schlesischen Schule, namentlich Lohensteins. Inhaltlich wars nicht viel anders. Die Greflinger, Hunold, Wernicke usw. hätten ihre schwulstigen Reime ebensowohl an andern Orten dichten können; hamburgische Eigenart ist ihnen fremd; nur selten und beiläufig finden sich Konzessionen des Dichters an die hamburgische, örtliche und persönliche Umgebung. So spricht bei Greflinger einmal ein Neptun von „börschhaftiges Gemurmel“ [21]), und Hunold hat in einem Hochzeitsgedicht der hamburgischen Schiffahrt einige Strophen gewidmet.

In jeder Beziehung aber ein echter Hamburger, auch nach dem Inhalt seiner literarischen Produktion, ist Barthold Feind (1678—1721). Advokat von Beruf ward er, getrieben von einem scharfen, aber unruhigen Kopf, einer der Haupthelden in den Wirren, die Hamburg um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert durchtobten. In den kirchlichen Streitigkeiten hat er nicht minder eine Rolle gespielt, als er andererseits für die Oper seiner Vaterstadt ein reges, auch literarisch tätiges Interesse bewies. Aber nichts charakterisiert die selbständige Stellung Feinds in der Literaturgeschichte Hamburgs mehr als seine dem Geld

und der Geldsucht gewidmete Poesie. So dichtet er im „Perlenfang“:

„Man ehret heute nichts als einen Sack mit Geld,
Ein Klumpen Gold gilt mehr als tugendhafte Thaten,
Ein ausstaffirter Klotz mit schimmelnden Ducaten
Wird, zu des Weisen Spott, stets oben angestellt.“

Namentlich aber ist zu nennen die Satire „Lob der Geldsucht“, die er nach dem holländischen Original des van Decker bearbeitete und im Jahre 1704 in deutscher Sprache herausgab. Da wird Hamburg gefeiert als der Ort, wo „mein Fürst, mein Plutus“ angebetet wird; und im Anschluß hieran werden die einzelnen Gebiete der Wissenschaft, Kunst usw. durchgenommen und an jedem gezeigt, wie sie dem Gelde dienen. In ihren guten wie schlechten Wirkungen wird die Geldsucht eingehend behandelt.

Über den allgemeinen literarischen Wert dieser Satire mag man streiten; die Lohensteinsche Manier ist uns heute unschmackhaft geworden. Es ist doch in hohem Grade charakteristisch, daß dieser begeisterte Verehrer der Oper zugleich dem Gelde eine so gründliche poetische Darstellung gewidmet und daß er sie in enge Verbindung mit seiner Vaterstadt gebracht hat. Der schon damals plutokratische Charakter Hamburgs tritt uns hier in literarischer Form entgegen; er sollte weiterhin durch Brockes in anderer Art poetischen Ausdruck finden.

Zunächst verfeinert und idealisiert sich in Friedrich von Hagedorns (1708—54) Poesie die hamburgische Lebensauffassung ganz erheblich. Ein ganzer Hamburger ist auch er. Der heitere Grundton seiner Verse zeigt den Optimisten, sein anakreontischer Schwung den dem Genuß nicht abholden Niedersachsen. Was ihn umgab, konnte seinem dichterischen Schaffen nicht fern bleiben. Aber stets wußte dieser beste Dichter, den Hamburg je geboren, auch da, wo er aktuelle und persönliche Verhältnisse behandelte, sie mit liebenswürdiger Anmuth zu verklären. Er vergißt den Kaufmann nicht; aber es tönt wie munterer Schellenklang, wenn er ihm den „Weisen“ gegenüberstellt:

„Er schläft mit Lust, wo andrer Sorgen wachen,
Wenn Boreas um Dach und Fenster heult,
Und dann vielleicht der Wellen schwarzer Rachen
Den Frachten droht und Mast und Kiel ereilt,
So oft der Herr der Wasser und der Erden
Die Krämer beugt, daß sie nicht Fürsten werden.“

Ein andermal sieht er im Kaufmann nur die Sonnenseite:

„Der Priester lebt nach seiner Lehre,
Der Pabst ist noch der Knechte Knecht;
Der Feldherr suchet nichts als Recht,
Der Handelsherr nur Treu und Ehre.“

Auch da, wo ein satirischer Beigeschmack nicht zu verkennen ist, lacht doch der Schelm uns entgegen, so in dem „Leichencarmen“ auf Herr Jost:

„O Einmal Eins! dich sah er ein
So wie ein rechter Falke.
Durch Handlung wirst du glücklich seyn,
Verkündigt ihm Herr Halke.

— —

Das Werk der Handlung wohlgemuth
Ward nun von ihm begriffen,
Ihm träumte nur von Geld und Gut,
Von Frachten und von Schiffen.

Gelehrte sucht er weiter nicht
Als etwa bey Processen,
Sonst macht er ihnen ein Gesicht,
Als wollt er alle fressen.

Gegenüber dieser heiteren Muse Hagedorns steht der poetische Gehalt der sonstigen hamburgischen Dichtung des 18. Jahrhunderts ziemlich tief. Und die merkantile Dosis, die ihr hinzugefügt ist, charakterisiert sie zwar, trägt aber zu ihrem bleibenden Wert nichts bei. Die untere Sphäre dieser Dichter wird bezeichnet durch Uhlich († 1753), diesen vielbewanderten, weitgewanderten Massenschreiber. Er schildert den „Kaufmann“, wie er auf dem Hamburger Weihnachtsmarkt arbeitet:

„Der Kaufmann zeiget hier all seine Redekunst,
Empfiehlt die Waar' und sich der Käufer holden Gunst;
Viel Kauffrauns gleichen fast den angeputzten Docken,
Durch Kleid' und ihre Blick die Käufer anzulocken.“

Er feiert auch in seinem „Lob des Ochsens“ (1747) das Schlachtfest. Das reizte wenige Jahre später Löwen, in einem „Heldengedicht“ den Ochsen zu besingen, wieder mit ausdrücklichem Hinweis auf das Schlachtfest. Auch bühnenmäßig ward es von Praetorius bearbeitet und hat in Hamburg ungefähr die Rolle gespielt, wie in Weingegenden ein Winzer-, im Lande des Biers ein Bock-Fest. Man kann es gegenüber jener Bedeutung des Rindviehs für die hamburgische Literatur Friederike Unzer nicht übel nehmen, wenn sie an Meyer (Bramstedt) schreibt: „Kann das Hamburger Rindfleisch einem so geistigem Wesen so lange zusagen?“ [22]).

Neben Uhlich mag genannt werden Krüger († 1750); „die Kühnheit der Schiffahrt" begeisterte ihn zu einer poetischen Leistung.

Weit schärfer und klarer tritt der materiell-merkantile Sinn des Hamburger Dichters hervor in den Dichtungen Michael Richeys (1678—1761) und Brockes (1680—1747). Durch ihren Bildungsgrad und ihre soziale Stellung stehen sie weit über Uhlich, Krüger usw.; sie haben deshalb auch intensiver gewirkt. Beide sind geborene Hamburger; Richey der Sohn eines reichen Kaufmanns, ein Gelehrter von begründetem Ruf, Professor der Geschichte und griechischen Sprache; ein Mann, der auch als Germanist, als Verfasser eines Wörterbuchs der in Hamburg gebräuchlichen niedersächsischen Mundart sich verdient gemacht hat; Brockes, der verwöhnte Sohn aus wohlhabendem Hause, weitgereist und vielgebildet, Jurist nur aus konventionellem Zwang; weniger Verdienste als äußere Vorzüge beriefen ihn in den Rat seiner Vaterstadt.

Richey ist in erster Linie Epigrammatiker; er ist ein mittelmäßiger Dichter; aber seine epigrammatischen Pointen sind nicht zu verachten. Kein hamburgischer Dichter aber vor und nach ihm hat sich mit dem Kaufmannsstand, dem Handel so eingehend beschäftigt wie er. Kaum ein Leichen- oder Hochzeitsgedicht, das er verfaßt hat, entbehrt der Hinweise auf den Handel. Bald wird der Klagen des Kaufmanns erwähnt:

„Zu Lande werde nichts verdient und nichts zur See",

und ein andermal:

„Der Vortheil bleibt in Hecken hangen,
Credit und Geld sind Schein und Schaum,
In Grönland wird nicht viel gefangen,
Die Masse lohnt die Lerchen kaum,"

bald wird die Kaufmannschaft besungen, wie in dem Hochzeitsgedicht „Sieg der Liebe" über die Kaufmannschaft:

„Verliebet seyn
Bringt keinen Heller ein;
Ein Kaufmann hat was anders anzugreifen."

Aber schließlich besiegt doch Cupido den nur für den Handel eintretenden Kaufmann; dieser läßt sich umstimmen, als er hört, daß ein bekannter Berufsgenosse,

„Dem kluger Fleiß und Redlichkeit
Den besten Platz auf Hamburgs Börse beut,"

sich auch der Liebe hingibt.

Richey ist durchaus ein Freund der Börse; daß „Börse, Kirch' und Staat" über einen Verstorbenen trauern, findet sich bei ihm wiederholt. Für seine börsenfreundliche Gesinnung besonders bezeichnend ist das Sinngedicht „Treu ist Wildprät", in dem Treu und Glauben als Grundsatz der Börse gefeiert wird:

„Wer Hamburgs Börse kennet, gestehet frey,
Daß sie der Treue Tempel sey."

Daß er in seinem „Singgedicht" beim Jubelfest der Admiralität (1723) den Handel lobt und kaufmännische Ansichten vorträgt, scheint selbstverständlich; er tadelt aber auch den Mißbrauch des Handels. Dies ist eins der wenigen Gedichte, die wir besitzen, in denen Hamburgs Handel eingehend gefeiert wird; weder die Barbareskengefahr noch die Admiralitätsgerichtsbarkeit wird vergessen.

Richey ist ein offener Lobredner des Handels, des Kaufmannsstandes; die schwere Gelehrsamkeit, die ihn auszeichnet, hindert ihn nicht, seine Poesie in den Dienst rein-materieller Dinge zu stellen; er macht daraus kein Hehl und hängt sich nie ein ästhetisches oder religiöses Mäntelchen um.

Eine kompliziertere Natur ist Brockes. Wenn er fern von der Stadt durch die Felder seines Landsitzes oder des Amtes Ritzebüttel wanderte, hier eine Blume, dort einen Käfer betrachtend, bald einem Misthaufen und bald einer Wasserpfütze seine Aufmerksamkeit zuwendend, dann löſten sich seine Gedanken über diese Gegenstände in Verse auf, und da er ein begeisterter Freund der Natur in allen ihren Erscheinungen war, so ist er in diesen poetischen Erzeugnissen sehr fruchtbar gewesen.

Aber seine Bewunderung und der Dank gegen Gott, den er stets mit ihr verbindet, entspringt einem Boden, dessen Realität nicht zu verkennen ist. Durch das Ganze geht ein gesunder, kräftiger Materialismus. Wenn er das Obst, das Gemüse am Stengel besingt, so sieht er es im Geist schon in lecker zubereiteter Form auf seinem Teller; wenn er den Lammskopf, den man ihm vorsetzt, anreimt, so meint man das Zungenschnalzen des appetitfreudigen Ratsherrn zu vernehmen. Doch wird nicht nur durch

diese Freude am materiellen Genuß seine Poesie gekennzeichnet. Solche Züge finden sich auch bei andern, größeren Dichtern. Seine Poesie geht doch weit hinaus über die naiv-harmlose Freude am Genuß. Er zeigt auch, daß er sowohl für sich, wie für seine Vaterstadt ein guter, kalter Rechner ist. Wie er in seiner Jugend geflissentlich nach einer reichen Heirat ausgeht und in seiner Selbstbiographie dies unbefangen erzählt, so verhehlte er auch in der Dichtung nicht seine Freude am Gewinn und Erwerb. Zunächst für sich selbst. Die reiche Ernte, schwere Ähren entlocken ihm die Reime:

„Ich raufte mit begierger Hand
Von ihnen ein halb Dutzend aus, da ich denn halb erstaunet fand,
Daß mir die sechs dreihundert Körner, so daß nicht einer fehlt, gewährt."

Aber er hat auch ein Interesse an niedrigen Getreidepreisen, sodaß er dichtet:

„Keiner lebet, der den Preis
Des Getraides sich so wolfeil jemals zu erinnern weiß.
Korn, wovon wol einst die Last hundertfunfzig Thaler galt,
Kaufte man für achtundzwanzig."

Auch seiner Vaterstadt Vorteil liegt ihm warm am Herzen. So feiert er die Kosten der Unterhaltung Neuwerks und der Klapmützen-Bake, und Neujahr 1724 wirft er einen Rückblick auf das verflossene Jahr:

„Der edlen Kaufmannschaft
Bereicherndes Gewerb empfing aufs neue Kraft,
Durch Ruh und Sicherheit; fing an auf allen Seiten
In täglich wachsendem Credit sich auszubreiten,
Da Pest und Furcht vorbey."

Das liest sich wie ein moderner Börsen-Jahresbericht und erinnert an die poetischen Jahresübersichten, die auch in der Gegenwart noch dichterisch veranlagten Kaufleuten entschlüpfen.

Brockes weiß wohl, was die Elbe und ihre Schiffbarkeit für die Stadt bedeutet, deshalb bittet er:

„O reicher Gott, der du in diesem Fluß,
Der durch dein Wort allein bald gehn, bald kommen muß,
Dein Hamburg segnest, nährest, tränkest,
Und uns so manche Füll' aus deiner Fülle schenkest;
Erhalt' uns diese Segens-Quelle!
Laß ihre Tief' auf keine Stelle
Sich mindern oder gar verseigen!"

Auch Hagedorn sang in seiner „Alster“:

„Der Elbe Schiffahrt macht uns reicher.“

Was aber bei ihm der Ausdruck aufrichtiger Lebensfreude ist, das ist bei Brockes nüchterner Geschäftssinn.

Er ist aber nicht nur Praktiker und guter Rechner, er ist offenbar auch theoretisch und philosophisch von diesen Eigenschaften durchdrungen. Und zwar sowohl ethisch wie nationalökonomisch. Es fällt doch ein eigenartiges Licht auf die Weltanschauung und Ethik dieses dichtenden Ratsherrn, wenn er den Wert des Geldes besingt:

„so scheinets, daß man in der That
(Zumal beym Mangel eines Endzwecks) man nicht so großes Unrecht hat,
Das mächtige Metall zu wählen, das Gold zu einem Gott zu machen.
Absonderlich, wenn man erwegt, wie gleichsam rechte Wunder-Sachen
Durch den Gebrauch des lieben Geldes, fast auf dem ganzen Kreis der Erden,
An allen Orten ausgeführt, verrichtet und gewirket werden.“

Und einander Mal:

„Jeder, der erwäget, findet,
Daß auf Erden bloß das Geld
Menschliche Gesellschaft bindet,
Daß sie sich zusammenhält,
Geld macht, daß sich Menschen nützen,
Helfen, bessern, dienen, schützen,
Daß man schreibet, druckt und lehrt,
Wie man seinen Schöpfer ehrt.“

Doch kommen ihm selbst auch Zweifel ob dieser plutokratischen Auffassung, und er meint:

„wir nicht drauf achten,
Und bloß nur Geld hier zu erwerben trachten,
Zu welchem Zweck doch wohl der Menschen Orden
Vermuthlich nicht erschaffet worden.“

Aber der Grundgedanke ist der wirtschaftlich-utilitarische; man glaubt einen Professor der Nationalökonomie zu hören, wenn man liest:

„Der wahre Nutzen der Metallen
Ist, daß sie immer circuliren. Wer diesen nöthgen Kreislauf hemmt,
Und in dem eingesperrten Gelde den Fluß des irdschen Heils verdämmt,
Es sich und allen Menschen stiehlt.“

Diese Verse entstammen dem letzten Lebensjahre des Dichters, dem offenbar mit dem Alter und seit er dauernd wieder innerhalb des städtischen Lebens stand (1741), die Poesie immer mehr zum Ausdruck wirtschaftlicher Anschauungen wird. Auch schon in früheren Jahren aber bringt er rein wirtschaftliche Ideen in Verse. So ist bezeichnend der Vergleich des Geldes mit dem Mist:

„Da sich jedoch die ganze Welt
Durch Geld und Mist allein erhält.
Durch Mist wird Fruchtbarkeit im Land erreget,
Das uns die Kost und Nahrung träget,
Durch Geld wird Alles Das erhalten,
Was uns erhält, vergnügt und schützt,
Was uns bey Jungen und bei Alten
Gewogenheit erreget, Ansehn giebt."

Wem fällt hier nicht die „Düngerbegeisterung" Klaus Groths ein?

Die „Wirtschaft" ist ihm die Grundlage alles Seins:

„Die wahre Weltweisheit fängt bey der Wirtschaft an".

Die Beispiele, die in dieser Beziehung Brockes charakterisieren, ließen sich weit vermehren. Er ist der typische hamburgische Dichter des 18. Jahrhunderts; in ihm verkörpert sich am klarsten die auf dem Handel und dem Wohlleben basierende Weltanschauung des Hamburgers. Sein Einfluß ist nicht gering gewesen, weit größer, als man gewöhnlich anzunehmen geneigt ist. Noch lange nach seinem Tode war er, wie der junge Joh. Mich. Hudtwalcker sich ausdrückt, der „Liebling seiner Vaterstadt"; er wurde weit mehr gelesen als Hagedorn, geschweige denn Klopstock. Sein Einfluß beschränkt sich nicht auf die engen Kreise der Gelehrten und Schöngeister, er ist tiefer gegangen, hinein in das breite Bürgertum. Namentlich der Geschäftsmann, der Kaufmann mußte seine Freude haben an diesem beschaulichen Ratsherrn, bei dem sich die „Poesie" so innig mit Anschauungen verknüpfte, die dem Erwerbsleben nahe lagen und die andererseits fröhlichem Genuß gerecht wurden. Wenn Brockes den Kaufmann schildert:

„Dem Kaufmann kommt die Welt nur bloß als ein Contor,
Als eine Wechsel-Banck, als eine Messe vor.
Voll Hoffnung zum Gewinn, voll Sorg und Furcht für Schaden,
Denkt er: die Erde sei ein großer Kaufmanns-Laden."

so nahm man ihm das nicht übel, sondern freute sich über das sichere Urteil des Dichters; und nichts konnte sein Ansehen mehr befestigen als die poetische Verwertung kaufmännischer Verhältnisse. Selbst der gewagte Vergleich der Blumen mit der Kaufmannschaft konnte bei der althergebrachten niedersächsischen Liebe zu den Blumen nur als durchaus anerkennenswert beurteilt werden.

Im damaligen Hamburg entsprach diese Poesie dem Geschmack und dem Bedürfnis; und es ist Lappenberg[23]) nicht beizupflichten, wenn er ihm den Namen eines Dichters verweigert. Unerfreulich erscheinen uns ja weniger die wirtschaftlich merkantilen Anschauungen, als die Tatsache der poetischen Form, in die sie gekleidet sind.

Einige Jahrzehnte hat diese Poesie tief und gründlich gewirkt und geholfen, den Boden für die dauernde Festsetzung jener Anschauungen zu bereiten. Sie ward jedesmal aus ihrem Schlummer geweckt, wenn sich der Hamburger auf seine Eigenart besann. Allmählich aber überließ man den Literarhistorikern diese Dichtungen, deren poetischer Gehalt gering ist; selbst der religiöse Zug, der in ihnen herrscht, war nur der Firniß für den überall darunter hervorblickenden Materialismus. Brockes mag aufrichtig den Naturalismus seiner Dichtung und Religion empfunden haben; das konnte diesen selbst in der Handelsstadt nicht vor der Vergänglichkeit schützen. Die praktischen und theologisch-philosophischen Ideen in seiner Poesie ließen sich aber doch besser in Prosa ausdrücken; das blieb für die praktischen Büsch, für die theologisch-philosophischen H. S. Reimarus[24]) vorbehalten.

Wer die Entwicklung der merkantilen Richtung in der hamburgischen Literatur und Kultur verstehen will, der darf Brockes nicht, wie es allgemein geschieht, nur nach der Stellung, die ihm in der deutschen Literatur zufällt, sondern muß ihn betrachten nach dem Maßstab eines im kaufmännisch-wirtschaftlichen Geist aufgewachsenen Mannes. Er und Richey haben in den schon durch Feind vorbereiteten Boden gesäet, was am Ende des Jahrhunderts üppig wuchernd aufging: die durchaus materielle, utilitarische Richtung, die Kultur und Literatur einschlugen. Namentlich Brockes hat ferner, wenn auch in naiver Unbewußtheit, den Ruf des Materialismus, den Hamburg erwarb, zuerst literarisch begründet. Wie sein „Irdisches Vergnügen in Gott" schon Hagedorns offenen Spott herausforderte, so schuf es das Milieu für die gegen Hamburg gerichteten Angriffe satirisch veranlagter Schriftsteller von Daniel Schiebeler, dem Schöpfer des Namens „Stomachopolis" (1768)[25]) bis zu Heinrich Heine.

Deshalb ist Brockes einer der Hauptvertreter des im Ham-

burg des 18. Jahrhunderts herrschenden Geistes, und nicht Klopstock oder Lessing.

Es ist eine Legende, die immer wieder laut wird, diese beiden als vorzügliche Träger hamburgischen Geistes- und Literaturlebens hinzustellen. Selbst den Besuch, den Herder im Jahre 1770 Lessing auf wenige Wochen hier abstattete, hat man angeführt, um den Anteil Hamburgs am Geistesleben der Nation zu bezeichnen[26]). Lessing ist viel zu kurze Zeit hier gewesen, als daß man von ihm eine bleibende Wirkung auf das Leben der Stadt hätte erwarten sollen. Sein Interesse für Hamburg und seine Eigenart konnte bei ihm, der hier nie warm geworden, kaum zur Entfaltung kommen. Selbst die „Dramaturgie" verliert schon vom 25. Stück an die persönlichen Beziehungen zu den Darstellern auf der Bühne. Das beste, was ihm Hamburg gab und ihn wiederholt für kurze Zeit wieder dorthin führte, waren Freundschaften mit wenigen Gleichgesinnten. Klopstock hat allerdings die letzten 30 Jahre seines Lebens hier gewohnt. Innerlich blieb er Hamburg fremd, und Hamburg blieb es ihm. Zuerst hoffte er noch auf einen Ruf nach Wien, später zog er sich auf den kleinen Kreis zurück, in dem er sich wohl fühlte, weil man ihn hier feierte. Die Lesegesellschaft, die er begründete, nahm schließlich ein Ende infolge der Spielsucht der Teilnehmer, die zu spät zum Lesen, zu früh zum Spiel erschienen[27]). In seinem literarischen Schaffen hatte er den Höhepunkt längst überschritten, als er sich in Hamburg niederließ; was er von bleibender Bedeutung geschaffen, sind seine Jugendwerke. Auch konnten die hohen Töne des begeisterten Odensängers die nüchternen Hamburger ebenso wenig locken wie seine alles Fremde bekämpfende, das Altdeutsche und Nationale in den Vordergrund stellende Sinnesart. Nicht Klopstock, sondern Brockes beherrschte den hamburgischen literarischen Geschmack; es ist unbegreiflich, wie man[28]) hat behaupten können, Brockes „Irdisches Vergnügen in Gott" habe das Publikum für Klopstocks Messias vorbereitet und empfänglich gemacht. Mit dem Handel verband Klopstock nichts, es sei denn die Tatsache, daß sein Bruder eine Zeitlang in Hamburg Kaufmann war. Immerhin ist es von Interesse, daß hier selbst einem Klopstock kaufmännische Ideen in die Feder flossen. In der „Gelehrtenrepublik", wohl dem besten, was er in Hamburg

geschaffen, wirft er die Frage auf, „ob und wie weit sich ein Gelehrter auf die Handlung einlassen solle", und er fügt hinzu: „Die Sache ist thunlicher als ihr etwa glaubt und auch besser, als sie euch beym ersten Anblicke scheinen möchte; sie ist das letzte unter der Bedingung, daß der Gelehrte, der ein Kaufmann wird, sich nicht Bereicherung, sondern ein gutes Auskommen zum Zwecke vorsetze." Bezeichnend ist auch die geringe Wertung, die Klopstock hier den Nebengewerben des Handels zuteil werden läßt; er weist den Nachtwächtern, d. h. denen, die fünf Jahre und sieben Tage „nichts anders gethan, als mittelmäßige Bücher übersetzt" haben, u. a. die Aufgabe zu, als Makler und Höker zu dienen.

Hat Klopstocks Aufenthalt hauptsächlich die Wirkung gehabt, Hamburg das Relief eines literarischen Mittelpunkts zu verleihen, so sind andere Namen zwar nicht von so allgemeiner Berühmtheit, aber doch von gutem Klange zu nennen, wenn man das bezeichnen will, was in Wirklichkeit die literarische Bedeutung Hamburgs im 18. Jahrhundert darstellt. Denn diese Bedeutung ist unzweifelhaft; aber sie ruht auf anderer Grundlage als der poetischen.

Es geht offenbar ein nach literarischer Nahrung und Betätigung ringender Geist durch das Hamburg des 18. Jahrhunderts. Aber was er schuf, das hatte einen durchweg merkantilen Einschlag. Das lehrte uns bereits ein Blick in die Dichtung.

Wenn aber die Ehe des Handels mit der Poesie auf die Dauer keine glückliche sein konnte und ihr mehr der Wert einer symptomatischen Erscheinung als der eines bleibenden Gutes innewohnt, so ging andererseits der Handel literarische Verbindungen ein, die weit ersprießlichere Früchte trugen; so die Verbindung mit der Wissenschaft.

Hamburg hat auch im 18. Jahrhundert eine ganze Reihe tüchtiger Gelehrter gehabt, teils geborene Hamburger, zum großen Teil aber von auswärts berufene. Es seien genannt Fabricius († 1736), P. A. Lehmann († 1729), Beuthner († 1742), H. S. Reimarus († 1768), Ziegra († 1778), Adelungk († 1746), Schütze († 1784), Schultz († 1810) u. a. m. Auf den verschiedensten Gebieten haben sie Wertvolles geleistet. Mit Hamburg und seiner Eigenart hängt ihre wissenschaftliche Pro-

duktion nur locker zusammen und, wenn man die von einigen gepflegte hamburgische Geschichte ausnimmt, so hätten die meisten dieser Werke polyhistorischer Gelehrsamkeit ebenso gut, wenn nicht besser, an andern Orten geschrieben werden können. Daß Joh. Heinr. Voß' Bewerbung um ein Amt in Hamburg gescheitert ist, hat man nicht mit Unrecht im Interesse seiner Klassikerübersetzungen als ein günstiges Geschick gepriesen. Wie gering die reine Wissenschaft geschätzt wurde, zeigt u. a. das Schicksal des bekannten Philologen und Lexikographen Schmidlin, der hier buchstäblich Ende 1779 verhungerte; Campe sammelte für ihn, als es bereits zu spät war[29]).

Es sind wenige Gebiete, die im 18. Jahrhundert in Hamburg nicht vom Handel berührt worden sind. Selbst die Philologie ist nicht auszunehmen; in der großen Handelsstadt befand sich die einheimische Sprache durch die stete Zuwanderung in fortwährender Wandlung; zum Teil auf diesem Motiv beruht Richeys „Idioticon Hamburgense". Sodann die Theologie.

Die unterschiedliche Behandlung der christlichen, nichtlutherischen Konfessionen verlor mehr und mehr an Bedeutung, bis im Jahre 1785 endlich Reformierten und Katholiken die freie Religionsübung gestattet wurde; es ist sehr bezeichnend, daß selbst jetzt noch in der Begründung für dies Edikt ein Hinweis auf die von ihm zu erwartende Zunahme der Handlungsverbindungen nicht vergessen wurde.

Die Kanzel widmete im übrigen dem Kaufmann weniger Beachtung als früher; einen Schupp kennt diese Zeit nicht. Daß die Convoyschiffsprediger mit Vorliebe über Schiffahrt predigten, ist natürlich. Auch hat der Senior Herrnschmid, der erst kurze Zeit hier war, im Jahre 1773 eine Predigt gehalten[30]): „Was Künste und Wissenschaften der Kaufmannschaft zu danken haben"; und der Prediger Thieß auf dem Hamburger Berge, der gern aktuelle Fragen behandelte, hat über die Lotterie und den „Werth des Geldes" gepredigt. Das waren Erzeugnisse des die Kirche beherrschenden Rationalismus, die ebenso die Verflachung und Verweltlichung kirchlichen Geistes wie den merkantilen Einfluß beweisen.

Auffallender ist es schon und zugleich charakteristisch für das Eindringen der Lotterieseuche auch in gelehrte Kreise, wenn 1714

Pastor Morgenweg über eine „sehr nützliche Bibel-Lotterie“ schrieb, und ein anderer Theologe, Gerhard Lüders, in mehreren Schriften (1741, 42) Lotterien für alle möglichen Zwecke vorschlug.

Von größerer Bedeutung war es, daß auf einem Gebiete geistlicher Wirksamkeit, das sich mit dem Handel eng berührt, das 18. Jahrhundert, wenn auch keine sichtbare Förderung, so doch eine Diskussion und Klärung der Meinungen brachte; es ist die Heidenmission. Veranlaßt durch eine Predigt seines Amtsbruders von St. Petri, Sturm, trat Hauptpastor Goeze 1782 in einer Druckschrift der Ansicht entgegen, daß das Christentum vornehmlich durch Handel und Wandel in fremden Weltteilen verbreitet werde; er bestritt, daß die wahre Lehre ohne die Mitwirkung theologisch ausgebildeter Missionare festen Fuß fassen könne; Kaufleute, Soldaten, Matrosen seien nicht die geeigneten Leute, die Religion zu verbreiten. Er trat für eine richtige Heidenmission ein. Das war zu einer Zeit, wo außer den Herrnhutern in der protestantischen Kirche niemand an Missionstätigkeit dachte, wie Röpe[31]) mit Recht betont, etwas Neues und Verdienstliches.

Ein nicht geringer Einfluß des Handels scheint im 18. Jahrhundert bei den Predigerwahlen obgewaltet zu haben; namentlich bei den Berufungen von auswärts. Nicolai erwähnten wir schon. Die Berufung Winklers von Frankfurt nach Hamburg 1684 geht unmittelbar auf den hamburgischen Kaufmann Paul Berenberg zurück, der zuerst den ihm persönlich bekannten Spener nach Hamburg ziehen wollte, was ihm nicht gelang[32]). Im 18. Jahrhundert ist auffallend die große Zahl von Predigern, die aus Magdeburg berufen wurden, so Goeze, Sturm, Berkhan, Willerding. Die nahen Handelsbeziehungen zwischen beiden Städten, die häufigen Reisen von Hamburger Kaufleuten nach Magdeburg haben hier sicher mitgewirkt. Bei Willerding, den der hamburgische Kaufmann J. F. Voigt persönlich kannte, steht es fest, daß er 1787 auf des letzteren Betrieb berufen wurde. Nicht zu einer Berufung führte eine andere Bekanntschaft. G. F. A. Wendeborn, ein geborener Hamburger, der lange Jahre Prediger der deutschen Gemeinde in London war, wurde im Jahre 1780 auf den Aufsatz für die Neuwahl eines Hauptpastors zu St. Michaelis gesetzt auf Veranlassung eines dem Colleg dieser

Kirche angehörigen Kaufmanns, der Wendeborn in London hatte predigen hören und gesagt hatte: „Mein Gott, wir suchen unsere Hauptprediger aus allen Ecken Deutschlands zusammen, und um so einen Mann — bekümmern wir uns nicht!“ [33]).

Auch in der gedruckten theologischen Literatur ist der merkantile Einfluß nicht zu verkennen. Mehr Bedeutung als die genannten Predigten haben wohl die Andachts- und Gebetbücher gehabt. Die hamburgischen Gesangbücher des 17. Jahrhunderts sind rein religiösen Charakters; weltliche Dinge werden in ihnen kaum berührt. Das erste allgemeine hamburgische Gesangbuch, das von 1700, steht noch auf demselben Boden. Nur über die Seeschiffahrt findet sich (Nr. 475) ein Gesang von Rist. Anders dann das aus rationalistischem Boden erwachsene Gesangbuch von 1788. Aus ihm sei der Gesang Nr. 351 genannt, in dem neben Kunst und Wissenschaft auch der „Flor der Handlung“ und die Schiffahrt gepriesen wird:

„Du giebst den Schiffen ihren Lauf auf Strömen und auf Meeren,
Und hilfst dem Flor der Handlung auf, viel Tausende zu nähren,
In Nothdurft, zur Bequemlichkeit, vertheilst du deine Gaben weit
Durch manche Handlungszweige.“

Das ist noch immer sehr harmlos gegenüber dem Bankerottlied, das, nach Wicherns Angabe, in einem sächsischen Gesangbuch sich findet und von der Gemeinde angestimmt wurde, wenn eines ihrer Mitglieder falliert hatte [34]).

Der große Katechismus, der 1753 herausgegeben wurde und namentlich Neumeisters Werk ist, erwähnt des Handels beim siebenten Gebot; doch wird er nicht an sich verworfen, nur die Mißbräuche, Handel mit falschen Waren, Maßen usw., Übervorteilung als Sünde hingestellt.

Am meisten Anteil nahm die praktisch-theologische Literatur an den Schiffahrenden. Die Schriften aus der ersten Hälfte des Jahrhunderts sind noch ganz akademisch gehalten; so die „Miscellanea theologica de navigantibus, vulgo See-Fahrenden“, eine Rede, die der hamburgische Kandidat und spätere Pastor in Bergen, F. H. Schmidt, im Jahre 1713 in Lübeck hielt; dann die gelehrte Schrift von J. A. Fabricius, „Hydrotheologie“ (1734), in der auf theologisch-naturwissenschaftlicher Grundlage die Bedeutung des Wassers für die Menschheit geschildert wurde.

Praktischer war das Andachtsbuch „Der fromme Seefahrer" des Pastors Harries in Sieverstedt, das in der hamburgischen Schiffahrtsbevölkerung verbreitet war und es auch seiner Anlage nach verdiente. Auch der bereits erwähnte Thieß plante ein „Andachtsbuch für christliche Schiffer und Seefahrer", ließ es aber nicht drucken. —

Aus der Zahl tüchtiger Juristen jener Zeit seien nur wenige hervorgehoben. Auch in ihrer Tätigkeit nimmt die erste Stelle der Handel ein. So veröffentlichte Langenbeck seine „Anmerkungen zum hamburgischen Seerecht", Surland, damals schon Professor in Marburg, sein „Erläutertes Recht der Deutschen, nach Indien zu handeln" (1752); beide schrieben in deutscher Sprache, während Schubacks wertvolles Werk über das Strandrecht 1751 noch in lateinischer Sprache erschien und erst später übersetzt wurde. Und wie seine kaufmännische Jugendbildung und Erfahrung der juristische Senator Volckmann († 1792) nie verleugnete und sie nach seinem eigenen Geständnis ihm auch in seiner späteren Laufbahn sehr nützlich gewesen ist[85]), so wurzeln ganz in praktisch-kaufmännischem Boden die Schriften des Senator Günther († 1805). Er regte die Herausgabe eines „Hamburger Schifferkalenders" an, der der Belehrung der Seefahrer dienen sollte, und verfaßte ein treffliches, leider nicht vollendetes Werk über Wucher und Wuchergesetze. Aus dem juristischen Beruf ging ferner hervor Joh. Anderson († 1743), dessen „Nachricht von Island, Grönland und der Straße Davis" den Vermerk trägt „Zum wahren Nutzen der Wissenschaften und der Handlung"; sodann Joh. Klefeker († 1775), dessen reiche Kartensammlung noch heute eine Zierde der Kommerzbibliothek bildet; auch der spätere Bürgermeister Bartels († 1850) hat sich zuerst durch seine „Briefe über Calabrien und Sicilien" (1787—92) auf einem Handel und Verkehr nahe berührenden Gebiete einen Namen gemacht.

Sehr eng war der Handel mit den Naturwissenschaften und der Mathematik verknüpft. Es ist eigenartig genug: während die sanitären Einrichtungen der Stadt zum Himmel schrien, für Medizinalzwecke nur insoweit etwas geschah, als Interessen des Handels in Frage kamen — Quarantäne, Reinigung der Flethe usw.[86]) —, sehen wir einen Arzt, den jüngeren Reimarus

(† 1814) über Getreidehandel, Assekuranzen, die Bank schreiben; wir sehen, wie er in einer kleinen, heute noch lesenswerten Schrift „Der Kaufmann“ (1808) für freien Handel in Kriegszeiten eintritt und die kulturfördernde Tätigkeit des Kaufmanns darlegt. Und Joh. Georg Büsch entwickelt sich aus einem Mathematiker zu einem hervorragenden berühmten Schriftsteller über den Handel und seine Funktionen, einem Lehrer des Kaufmannsstandes, wie Hamburg ihn seitdem nicht wieder besessen hat. Daß mancher Kaufmann über des Mathematikers Anschauungen vom Handel die Achseln zuckte, ist begreiflich; nach eigenem Bekenntnis verdankte er gerade dem Umgang mit Kaufleuten sehr vieles[37]); und das erste und lange Zeit einzige Denkmal, das das mit Denkmälern damals noch mit Recht kargende Hamburg einem Mitbürger gesetzt hat, war Büsch, dem Verfechter der Handelsinteressen in Wort und Schrift, gewidmet. Neben ihm ist Ebeling zu nennen, der, von Haus aus Theologe und Philologe, später vornehmlich durch seine geographischen und kartographischen Werke dem Handel nützlich gewesen ist. Selbst der Baumeister Sonnin, der Erbauer der großen St. Michaeliskirche, dachte, obwohl sein Beruf sonst wenig mit dem Handel zu tun hatte, so kaufmännisch, daß von ihm die gelegentlich gegebene Anregung herrührt, die Bankowährung mit ungemünztem Silber zu begründen.

Waren so führende Männer aller Berufe und Literaturrichtungen mit merkantilen Anschauungen durchdrungen, so ist andererseits von hohem Interesse die schriftstellerische Bewegung, die sich nun auch in der Kaufmannschaft zeigt. Erleichtert ward ihr die praktische Beteiligung an der Literatur dadurch, daß unter den Schriftstellern Zunft und Arbeitsteilung noch nicht derartig organisiert waren, daß der Kaufmann abgeschreckt wurde, auch einmal zur Feder zu greifen. Es konnte sich noch einer ungestraft auch auf Gebiete wagen, die mit seinem fachlichen Beruf nichts zu tun hatten. Allerdings, zu abstrakten wissenschaftlichen Studien mochte sich ein Kaufmann, der mitten im Leben stand, kaum entschließen. Den seinem Berufe naheliegenden Wissenszweigen durfte er doch seine Aufmerksamkeit nicht versagen, wenn er in dem Kampf um die Existenz mehr sah als den reinen Gelderwerb. Einen gewissen praktischen Nutzen suchte er freilich stets

bei jeder Wissenschaft; und den Boden nüchterner Tatsachen zu verlassen, widerstrebte ihm.

Bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts war offenbar die allgemeine wissenschaftliche Bildung des Hamburger Kaufmanns ziemlich kümmerlich; nur wenige von Haus aus wohlhabende Kaufleute eigneten sich auf Reisen in ihrer Jugend eine höhere Bildung an. Im Unterrichtswesen hatte sich gegen früher wenig verändert; die Realien, obwohl mehr als zuvor gepflegt, standen erst in zweiter Linie. Eine einigermaßen abgeschlossene Schulbildung erreichten wenige Kaufleute. Deshalb sah der Gelehrte mit souveränem Lächeln auf die Bildung des Kaufmanns herab; ihr Tiefstand gab zu bissigen Satiren Anlaß[88]). In der Erwägung, daß hier etwas geschehen müsse, legten die Vertreter der Kaufmannschaft, die Kommerzdeputierten, im Jahre 1735 den Grund zu der Kommerzbibliothek, die noch heute besteht als lebendiges Zeugnis für den wissenschaftlich-praktischen Blick der Hamburgischen Handelsherren des 18. Jahrhunderts. Ursprünglich nur als eine „Kaufmannsbibliothek" gedacht, hat diese Sammlung sich allmählich allen nur annähernd mit dem Handel in Verbindung zu bringenden Gebieten zugewandt, ein sichtbares Denkmal der weitgreifenden, sich in Handel und Verkehr vereinigenden Interessen. Als ein weiteres Glied in den der Bildung des Kaufmanns gewidmeten Anstalten kam im Jahre 1767 die Gründung der Handelsakademie hinzu, die seit 1771 Büsch leitete. Selbst ein so gelehrter Herr, wie der Stadtbibliothekar Schütze, kündigte 1767 historische Vorlesungen an „für diejenigen, welche sich nicht ausdrücklich der Wissenschaft, sondern der Handlung gewidmet haben."

Ist die Kommerzbibliothek schon in ihrem Grundstock eine wissenschaftliche Leistung von Kaufleuten — Jahrzehntelang sind die Bücher vornehmlich von Kaufleuten gesammelt worden —, so hat sie neben den übrigen Faktoren ohne Frage die allgemeine Bildung befördert und zu Studien angeregt. Für den Stand der Bildung des hamburgischen Kaufmanns in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts sind Zeugnisse genug vorhanden. So lehren die Aufzeichnungen des jungen Joh. Mich. Hudtwalcker (1747—1818), des späteren Ratsherrn, wie ein strebsamer junger Kaufmann jener Zeit sich bildete. Im Jahre 1772 versichert ein

Ausländer, Hamburg sei „reich an Kaufleuten, mit welchen man sich aus vielen Teilen der Wissenschaften erbaulich unterreden kann und die oft eine Belesenheit in den besten Schriftstellern der Modesprache besitzen, dgl. man kaum bey ihnen erwarten sollte“ [39]. Die Achtung vor den Wissenschaften, die dem Kaufmann innewohnte, bezeugen auch andere Beobachter. Und vielleicht in keiner Epoche der Vergangenheit ist die literarische Tätigkeit der hamburgischen Kaufleute reger gewesen als in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Der Kaufmann hat seinen guten Anteil an dem Ruf, den Hamburg damals als ein Mittelpunkt deutschen Geisteslebens genoß. Wenn man diesen Anteil nicht genügend gewertet hat, so beruht das auf einer Überschätzung des Anteils Hamburgs an der deutschen Schönwissenschaft, auf einer Unterschätzung der autochthonen hamburgischen Literatur. Selbst ein Hamburger, Joh. Matthias Klefeker [40]), Pastor in Moorfleth (1743—82), verkennt Eigenart und Aufgaben des Kaufmanns, wenn er als einzige Zuflucht für ihn, „der weiter nichts versteht, als Tagelang bey seinen Contobüchern rechnend zu schwitzen“, die schönen Wissenschaften hinstellt. Diese lagen, so sehr er sie rezeptiv schätzen mochte, seiner Produktion doch ferner; der „Genieseuche“, die in den 1770er Jahren auch in Hamburg sich einstellte [41]), warf der Kaufmann sich nicht blindlings in die Arme. Auch läßt sich quantitativ seine literarische Produktion mit der Überfülle der schönwissenschaftlichen und gelehrten Publizistik nicht messen. Dennoch hat er in seiner quantitativen Beschränkung durchaus würdig das Literaturleben beeinflußt; an Originalität steht diese kaufmännische Literatur hinter keiner zurück; durch den echt hansischen Unternehmungsgeist, der sie auszeichnet, übertrifft sie die übrige hamburgische Literatur jener Zeit weit.

Zunächst wurden Gebiete beschritten, die den Handel eng berühren. Im Bankwesen arbeiteten literarisch N. G. Lütkens († 1788); zur Erinnerung an seine Verdienste um Hamburgs Bank, Handlung und Staat ward eine Denkmünze geschlagen; dann Kirchhof, eine besonders interessante Persönlichkeit; als Kaufmann und Ratsherr betrieb er naturwissenschaftliche Studien und sammelte eifrig Instrumente; sodann Johannes Schuback († 1817), einer der ersten Kaufleute, der Freund und Berater von Eva König; seine kleinen Schriften über Geld und

Banken sind noch heute lesenswert. Über Wechselrecht schrieb G. H. Sieveking († 1799); nach des Juristen Gries Urteil stellt dies Werk „ein bleibendes Verdienst" dar. Dem Versicherungswesen widmete Magens ein Buch. Und ein noch heute brauchbares Marinewörterbuch verfaßte J. F. Röding, ursprünglich Teekrämer, dann Mathematiker und nautischer Schriftsteller. Über allgemeine Handelspolitik sind die Schriften von Magens, Wessely und J. E. F. Westphalen zu nennen. Von vielseitigster literarischer Bedeutung waren aber zwei Kaufleute: G. H. Sieveking und der als Theaterfreund bereits genannte Caspar Voght († 1839). Beide wandten sich Gebieten zu, die dem Handel ferner lagen; widmete ersterer seine Feder allgemeinen moralischen Problemen, wie dem Luxus, so hat letzterer einen großen Teil seines Lebens dem Studium des Armenwesens und der Landwirtschaft geopfert; seine Wirksamkeit auf ersterem Gebiet ist epochemachend gewesen. In ähnlicher Weise hat der Oberalte Martens († 1828) das Gefängniswesen praktisch organisiert und literarisch behandelt.

Es ist begreiflich, daß die Erweiterung der kaufmännischen Bildung, das Eingreifen der Kaufleute in die Literatur ihnen ein höheres Maß von Sicherheit und Selbstbewußtsein verlieh, das auch außerhalb von Kontor und Börse zur Geltung kam. Wir finden nun wiederholt Kaufleute in heiklen diplomatischen Sendungen tätig, so G. H. Sieveking und C. J. Matthiessen; ihnen reihen sich im 19. Jahrhundert andere an. Auch im gesellschaftlichen Leben verfehlte die höhere Bildung, das würdigere Auftreten seinen Einfluß nicht. Noch in der ersten Hälfte der Mitte des Jahrhunderts überwog der kleine ausgewählte Zirkel der schönwissenschaftlich interessierten Gelehrten; die abgeschlossenen Kreise eines Fabricius, Brockes, Herm. Samuel Reimarus gaben den Ton an. Das ward nun anders. Neben dem vornehmlich um Büsch sich gruppierenden Kreise eroberten nun die großen Kaufmannshäuser der Voght, G. H. Sieveking, Westphalen u. a. sich ihre Stellung auch im gesellig-literarischen Leben. Ein Weinhändler, der Senator Joh. Valentin Meyer († 1811) galt als einer der ersten Kunstkenner und Sammler. In diesen Häusern vereinigte sich, was in Hamburg von literarischer Bedeutung war. Mochte immerhin ein gewisser

Ehrgeiz, als Mäcen zu gelten, bei dieser Gönnerschaft mitspielen, in der geselligen Unterhaltung die dem Leben der Börse entnommenen Gegenstände vorherrschen, wie Thieß behauptet[42]; die Tatsache, daß der merkantile Einfluß sich auch im Salon geltend machte, ist nicht zu bestreiten.

Ein großer Teil der genannten Literatur vom Ende des Jahrhunderts hängt zusammen mit den politischen und merkantilen Umwälzungen der Zeit. Die Politik war im allgemeinen bei den Hamburgern nicht beliebt; nur wo sie den Handel und im besonderen ihren Handel berührte, fand sie ernsthafte Beachtung. Die französische Revolution selbst hat Hamburg weniger beeinflußt als ihre Folgen. Mochte Klopstock in ihren Mauern seine Revolutionsoden dichten, und ein kleiner Kreis um ihn sich für die neuen, völkerbeglückenden Ideen begeistern, den nüchternen Sinn der Kaufleute berührte alles das erst, als es sich in der Wareneinfuhrliste und im Kurszettel bemerkbar machte. Nun sah aber auch der Kurzsichtigste, daß in der Welt etwas bisher Unerhörtes vorging. Denn dies füllte die hamburgischen Warenspeicher und verlieh dem Handel der Stadt zum erstenmal vorübergehend den Charakter des Welthandels. Doch blieb die ungeheure Zunahme des Handels, die Einwanderung namentlich französischer, nicht immer einwandfreier Elemente nicht ohne Wirkung auf die Bevölkerung. Mit den Fremden, den neuen internationalen Handelsverbindungen gewann Hamburg wenig Vorteile idealer Natur, hingegen die Einbürgerung der Laster aus aller Welt. Die Reinhard, Villers, Dumas haben gewiß manche Anregung besserer Art nach Hamburg gebracht; was die Franzosen sonst hier einführten, war, außer einigen Vorteilen für Industrie und Handel, sehr unerfreulich. Die „üppige Kaufmannsjugend“ der 90er Jahre ist noch in später Erinnerung geblieben[43]. So sind denn die damaligen Schriften über Luxus, Sittenlosigkeit, Armut, soziale und hygienische Zustände der literarische Ausdruck für die Begleiterscheinungen und Folgen jener Handelsblüte und Einwanderung. Diese Schriften kennzeichnen zur Genüge den durchaus praktisch-wirtschaftlichen Charakter des damaligen hamburgischen Geisteslebens.

Die strenge Wissenschaft sah schlechte Tage in dieser Epoche des alle Interessen aufsaugenden Handelsaufschwungs, der Ban-

kerotte, Spekulation und allgemeinen Verweltlichung des geistigen Lebens. Gelehrtentum und klassische Bildung wurden die Zielscheibe heftiger Angriffe; im Privatschulwesen wucherte ein beispielloses Industrierittertum. Wer nach jahrzehntelanger Abwesenheit Hamburg jetzt wiedersah, bemerkte schnell den unerfreulichen Wandel der Dinge[44]. Selbst der sonst meist optimistische Büsch klagt 1800 über die „Nichtachtung brauchbarer Gelehrsamkeit", die sich bemerkbar mache; und der Domherr Meyer[45]) tadelt 1802 den „unliterarischen Sinn der jetzigen Generation unserer Vaterstadt". Diesem Geschlecht fällt auch zur Last die oft betrauerte gründliche Vernichtung des im Jahre 1805/6 abgebrochenen Doms. Dem allen gegenüber sieht es aus wie bittere Ironie, wenn im März 1803 die Leiche Klopstocks ein pomphaftes Begräbnis fand. Die Literatur, die damals blühte und wahrhaft geschätzt wurde, hatte mit Klopstock nichts zu tun, konnte auch bei der geringen Bedeutung, die er für Hamburg gehabt, nichts mit ihm gemein haben, sondern wuchs aus dem Erdreich der nur dem Erwerb dienenden Anschauungen hervor; es ist neben der bereits erwähnten sozialen die handelswissenschaftliche und fabriktechnische. So erschienen die Bücher von Schumann und Kegel über den Handel; die durch die Fremden angeregte Industrie fand in der „Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe" praktische und literarische Vertreter, unter denen vorzüglich Brodhagen zu nennen ist. Das ganze rege Streben jener Zeit ging mehr auf das Gemeinnützige als auf die Wissenschaft, mehr auf den schnell zu realisierenden Gewinn als auf bleibende wissenschaftliche Errungenschaften. Es ist die Saat, die aus den Samenkörnern aufging, die Brockes in seiner realistischen Dichtung, Büsch in Lehr- und Schrifttätigkeit ausgestreut hatten, eine Saat, die bei allem Nützlichen und Vortrefflichen, was sie zutage förderte, doch die zarte Pflanze des Idealismus, die bisher selbst in Hamburg noch ein bescheidenes Dasein führte, für lange Zeit ganz vernichtete. Die Epoche jener Handelsblüte und praktisch-merkantilen Literatur ist zugleich die Zeit, in der sich der Ruf Hamburgs als einer Hochburg des Materialismus dauernd befestigt hat.

Mit den politischen Wirren, die der dritten Koalition vorausgingen, brach auch für Hamburg die kritische Zeit an; die

Wagschale neigte sich. Vielleicht war es gut so. Das Wohlleben, der Leichtsinn, die Sittenlosigkeit der Jahre vorher hatten eine Höhe erreicht, daß eine innere Krisis auch vielleicht ohne Franzosenherrschaft eingetreten wäre; so urteilt ein Zeitgenosse, J. L. von Heß. Was freilich jetzt kam, die französische Okkupation mit allen ihren Bitternissen, war eine harte Prüfung nach dem blinden, jedes Idealismus baren Darauflosleben der Revolutionsepoche. Daß sich in der Literatur aus dieser Zeit der Schmerz um die verlorene Freiheit mischt mit den Klagen über die ungeheuren Verluste der Stadt an Hab und Gut, in Handel und Wandel, ist begreiflich; die politische Freiheit Hamburgs stand in engster Beziehung zu seiner Handelsblüte. Aber diese Literatur legt auch wieder Zeugnis ab von dem erwachenden Nationalgefühl, dem leidenschaftlichen Ingrimm über die Fremdherrschaft, die Sehnsucht nach einer bessern Zeit. Selbst einen Funken von dichterischem Idealismus sieht man wieder leuchten in den zwar nicht immer ganz originalen, aber von warmem Patriotismus getragenen Versen von Christine Westphalen, geb. von Axen († 1840), der Gattin des genannten kaufmännischen Ratsherrn.

An der Spitze der Männer, die in dieser kritischen Zeit praktisch und mit der Feder tätig waren, stehen Kaufleute, Männer des Erwerbslebens. So der Ratsherr Westphalen, der „Hamburgs Erniedrigung" 1814 schildert; dann Christ. Nic. Pehmöller, der vergebens den größten Vertrauensbruch, den die kaufmännische Geschichte Hamburgs kennt, den Raub der Bank 1813/14, zu hindern versuchte; ferner Joh. Andr. Prell, einer der tapfersten Männer des damaligen Hamburg, dann Dav. Christoffer Mettlerkamp. Endlich darf Friedr. Perthes nicht vergessen werden. Dieser tüchtigen Geschäftssinn des Kaufmanns mit feinem literarischen Verständnis in glücklicher Mischung vereinigende Buchhändler hatte am eigenen Leibe die klaffende Scheidung, die in Hamburg von jeher Groß- und Kleinhandel trennte, erfahren[46]) und, auf dieser Erkenntnis fußend, den Sortimentsbuchhandel zu Ehren gebracht. In der Blütezeit am Ende des Jahrhunderts hatte er seine Buchhandlung zu einem Mittelpunkt für den literarischen Verkehr in Europa zu machen verstanden; in den Zeiten des Niedergangs schuf der von glühender Vaterlandsliebe beseelte Mann 1810 das „Deutsche Museum", das freilich vor der Fremdherrschaft bald

eingehen mußte. In den Schreckenstagen des Winters von 1813/14 stand er seinen Mitbürgern nicht nur praktisch, sondern auch literarisch zur Seite.

* * *

Nach der endgültigen Befreiung von den Franzosen waren die ersten, die wieder vollständig beisammen waren, die Vertreter der Kaufmannschaft; bereits am 28. Mai 1814 traten die Kommerzdeputierten zusammen, am 18. Juni war ihr Kollegium vollzählig; Senat, Oberalte, Kämmerei waren noch Ende August nicht vollständig. Schon in diesem zeitlichen Voran der Kaufmannschaft kündigt sich der überwiegend merkantile Charakter der neuen Zeit an. Mit dem Fall der Festungsmauern nach der französischen Okkupation verschwand eine der letzten Erinnerungen daran, daß Hamburg auch hatte kriegerisch sein können. Mars räumte endgültig Merkur den Platz. Was von militärischen Einrichtungen blieb, war bedeutungslos. Die Verpflichtung zum Dienst in der Bürgergarde war überdies für manchen jungen Kaufmann keine Empfehlung und begünstigte nur die Aufnahme Fremder[47]).

Langsam und mit allmählicher Steigerung des Tempos zeigen sich nach der Befreiung die Fortschritte auf geistigem Gebiete. Je tiefer wir aber in das Jahrhundert eindringen, je mehr Hamburg Welthandelsstadt wird — und das ist es im wahren Sinne dauernd erst im 19. Jahrhundert mit der Freigebung des Handels nach den Kolonien geworden —, um so mehr überwiegen auch in Kultur und Literatur die geschäftlichen, kaufmännischen Interessen. Ihren Einfluß sogar auf die holsteinische Umgebung hat man feststellen zu können geglaubt[48]). Die dünne Decke des Idealismus, den Kirche, Schule und teilweise auch die Kunst lehrten und predigten, ward im Sturm des Lebens schnell hinweggefegt; die merkantile Grundlage der Existenz kam überall bald zutage.

Aus der reichen Fülle der Erscheinungen, in die das Leben sich nun verzweigt, können wir hier nur die wichtigsten vorführen. Sie alle zeigen uns klar: der überwiegende, bestimmende Kulturfaktor war der kaufmännische; die Börse hat alle andern zur Seite gedrängt. Nur der Staat behauptete sich daneben kraft seiner Regierungsgewalt. Der politische Einfluß des Kaufmanns

freilich nahm in dem immer mehr bureaukratisch organisierten Staat, dem juristisch und technisch gebildeten Beamtentum gegenüber ab. Es hat manchmal den Anschein, als ob man vergessen hatte oder vergessen wollte, daß die Kaufmannschaft Hamburg groß gemacht hat. Sie hat um nicht wenige Fragen namentlich der Organisation und der Erhaltung dessen, was sie auf geistigem Gebiete geschaffen, schwer ringen und Widerstände bekämpfen müssen, die sich auf Interessen gründeten, denen eine weit geringere Berechtigung als den kaufmännischen zukam. Dies Zurücktreten der Kaufmannschaft gab sich auch äußerlich kund; um nur eins zu nennen: das höchste Ehrenamt des Staats, das noch Chr. Matth. Schröder, Benecke, u. a. im natürlichen Wechsel bekleideten, wurde dem kaufmännischen Ratsherrn in der Regel nicht mehr übertragen.

Zwischen Handel und Kirche blieb das Verhältnis im wesentlichen das alte; der redlichen Arbeit des Handels konnte in diesem rührigen Zeitalter die Kirche ihre Anerkennung nicht versagen; die Betrachtung, die nun der Handel vom ethischen Standpunkt aus wiederholt erfuhr, konnte in Hamburg, wo der Kaufmannsstand Mißbräuchen meist selbst energisch entgegengetreten war, nur zugunsten des Handels ausfallen[49]). Auch waren der Berührungspunkte der Kirche mit dem Handel so viele, daß gemeinsames Wirken vielfach durchaus wünschenswert erschien. Die Arbeit der Kirche, die mehr als früher einen praktischen Charakter annahm, trat überall in die Spuren des Handels, so in der Seemanns- und Flußschiffermission und nicht zuletzt in der Heidenmission. Die Anfänge der hamburgischen Heidenmissionsbewegung sind eng mit den Namen von Kaufleuten verbunden; es sei erinnert an den „Neuen Hamburger Missionsverein“ von 1837, an dessen Spitze der Weinhändler Heyn, der Lederhändler Müller u. a. standen. Und im Dienste der Heidenmission hat auch Hamburg seine Söhne hinausgesandt; es möge nur Pehmöller († 1844) genannt werden.

Die Beziehungen der Kirche zur Bühne verschwanden; die Zeiten der Elmenhorst und Schlosser waren dahin. Nachdem der Rationalismus überwunden, hatten die Geistlichen besseres zu tun, als für die dramatische Produktion zu arbeiten. Das Theater aber verlor die Bedeutung für das öffentliche Leben mehr

und mehr; zum Teil infolge des wachsenden Einflusses, den Presse und Politik gewannen; zum Teil durch eigenes Verschulden; eine Bühne, die den Materialismus auf ihre Fahnen schrieb, war nicht berufen, dauernd eine Führerrolle im öffentlichen Leben zu spielen.

In keiner Epoche läßt für Hamburg sich eine so enge Beziehung zwischen dem Theater und weniger dem Handel als der Börse nachweisen, wie in einem großen Teile des 19. Jahrhunderts. Die Direktoren des Stadttheaters waren fast ausschließlich Geschäftsmänner; der letzte, der noch Geschäftssinn und Idealismus zu vereinigen wußte, war F. L. Schmidt; ihm konnte bei seinem Jubiläum 1840 zugerufen werden:

Du hast den Tempel, den man dir vertraut,
Niemals entweiht; die Musen hast du nie
In des Erwerbs gemeine Tracht gekleidet.

Allmählich sank das Theater herab zu einem industriellen Unternehmen. Handelte es sich um Neuwahlen von Direktoren, so flogen die Flugschriften hin und her; an der Börse wurde fleißig mitgewirkt. Die Konkurrenz wurde, wie es einmal in dem Ausschreiben heißt, „keineswegs auf Männer von Fach und Künstler beschränkt“! Kein Wunder, daß bei diesen Zuständen auch der Künstler, sei es des Schauspiels, sei es der Oper, zu Ausschreitungen verführt wurde, die an die Schattenseiten des merkantilen Lebens erinnern; Konventionalstrafen wurden durch Insolvenzerklärungen erledigt, die Gagen zu einer Höhe getrieben, die dem Geldmaßstab der Börse angepaßt sein mochte, nichts aber mehr zu tun hatte mit künstlerischem Idealismus und in keinem Verhältnis zu andern Entlohnungen des bürgerlichen Lebens stand.

Die künstlerischen Leistungen des Theaters entsprachen diesen persönlichen Verhältnissen. Nie ist Materialismus und Mammonismus so zur Verkörperung gelangt, wie auf dem hamburgischen Stadttheater der Mitte des 19. Jahrhunderts. Das gute Schauspiel verfiel schon nach den Befreiungskriegen; klassische Stücke fanden meist leere Häuser; nur die Oper, das Schoßkind der Hamburger, hielt sich noch, um dann mit den 1840er Jahren immer tiefer zu sinken. Die Leistungen der Bühne fielen dem Börsenwitz anheim. Die Übertragung des natürlichen Geldsinns der Börse auf das Theater und die dadurch hervorgerufene Ver-

schlechterung der künstlerischen Leistungen gefiel doch auch dem Kaufmann nicht. Scharf, aber nicht unrichtig, hat diese Zustände Joh. Witt gen. v. Dörring schon 1827 gegeißelt. Was Mattheson ein Jahrhundert vorher gepriesen, die Ähnlichkeit der Börse mit dem Theater, das kam nun zum unerfreulichsten Ausdruck. Wer im Kurszettel und Börsenbericht zu lesen verstand, konnte abends im Theater die bühnenmäßige Übertragung seiner Lektüre vor sich sehen; ruinierte Börsenleute traten in Tendenzstücken auf, die Spekulationswut wurde dramatisiert. Die Krisis von 1857 kündigte sich vorher auf den Brettern an durch ein überaus leichtsinniges Treiben, üppige Maskeraden und sittenlose Stücke französischen Ursprungs.

Neben diesen dunklen, freilich überwiegenden Farben des Bildes dürfen die freundlicheren nicht übersehen werden. Nicht immer ist die enge Verbindung mit dem Geldstande und kommerziellen Anschauungen dem Theater schädlich gewesen. Ohne das unzweifelhaft bestehende Interesse der Kaufmannschaft ließ sich auch das Gute, was trotz allem das Theater noch brachte, nicht erreichen; und nicht immer hatte nur Eigennutz die Hand im Spiel. Mehr als einmal haben Sammlungen an der Börse die Bühne gehalten; Männer wie Ernst Merck und G. E. von Hostrup haben 1854 das Theater vom Untergang gerettet. Dann erwarb es 1855 ein Reeder und Schiffsmakler, Sloman; und bis 1873 hat das rein kaufmännische Interesse vorgewaltet. Auch eine kaufmännischer Anschauung entspringende bedeutsame Maßregel hat dem Bühnenstand Nutzen gebracht. Im Jahre 1841 ward in Hamburg und hier zuerst die „Tantieme" für die Schauspieler eingeführt. Das Thaliatheater folgte 1843 diesem Beispiel. Der Urheber dieser Maßregel, der begabte und fleißige Toepfer, hat nur Undank dafür geerntet.

Wie seit den Zeiten des Ratsherrn Schott das erste hamburgische Theater, das im 19. Jahrhundert sich „Stadttheater" nannte, eng mit Handel und Handelsstand verwachsen war, das sahen wir; wenigstens in seinem Ursprung ist auch das Thaliatheater eine kaufmännische Schöpfung. Der Haartuchfabrikant Bierbaum besaß in Billwärder a. d. Bille ein Landhaus mit Garten; in diesem hatte er eine Bühne errichtet, auf der in den 1820er Jahren im Sommer eine kleine Truppe unter Vors-

mann Vorstellungen gab; die Erträge flossen meist in die Armenkasse. Diese Truppe siedelte 1829 nach dem „Tivoli“ über und gab hier dem jungen Maurice die erste Gelegenheit, sein Organisationstalent zu entfalten; auf dieser Truppe beruht das Tivolitheater, aus dem das Thaliatheater hervorgegangen ist[50]). Es ist aber eine Ironie des Schicksals, daß dieses auf kaufmännischem Boden erwachsene Institut 30 Jahre lang einen Kampf gegen die Übertragung zünftlerischer Ideen auf die Bühne hat führen müssen. Während im 19. Jahrhundert das Prinzip wirtschaftlicher Freiheit im Handel und Gewerbe in Hamburg immer mehr zur Anerkennung gelangte, vom alten Zunftwesen ein Stück nach dem andern abbröckelte, vertrat der Senat gegenüber dem Thaliatheater einen zünftlerischen Standpunkt und beschränkte zugunsten des Stadttheaters, das nicht einmal eine städtische Bühne war, das Thaliatheater in seiner Konzession auf das engste. Der Ausgang entsprach der Erfahrung, die man in der Spätzeit des Zunftwesens regelmäßig machte: die Leistungen des Stadttheaters wurden nicht besser; der Bönhase, das vortrefflich geleitete Thaliatheater, blühte trotz des Zwanges auf.

Die dramatische Produktion Hamburgs war im 19. Jahrhundert nicht gering, ging aber mehr in die Breite als die Tiefe. Neben Töpfer, Lebrun, Wollheim, Volgemann, Stinde hat es vorzüglich Bärmann verstanden, der Handelsstadt die geeignete dramatische Nahrung zu schaffen, der Stadt, „wo man sich die Mühe, Last und Sorgen des Tages lieber aus dem Leibe lacht als denkt.“ Während aber in Bärmanns Stücken noch der Typus des dithmarsischen Bauern vorwiegt, tritt in den späteren Lokalstücken der Kaufmann aller Stufen und Sphären seines Daseins und Wirkens immer mehr in den Vordergrund.

Die persönliche literarische Tätigkeit des Kaufmanns verschwindet nun in der Unmasse der Bücher- und Zeitungsliteratur. Die Beurteilung der geistigen Wirksamkeit des Kaufmanns wird dadurch erschwert, sein geistiger Einfluß leicht unterschätzt in einem Zeitalter, das nur allzusehr geneigt ist, die Höhe der Kultur nach dem Umfang der literarischen Betätigung zu messen und zu vergessen, daß auch ohne letztere ein Stand das Geistesleben positiv beeinflussen kann.

Unliterarisch war nun der Kaufmann auch jetzt nicht. Eine gut organisierte Presse arbeitete emsig für seine Interessen; auch ihr hat die Kaufmannschaft, nachdem sie sich einmal an die Öffentlichkeit der Presse gewöhnt[51]), das Gepräge ihres Charakters kräftig aufgedrückt. In der Presse und durch sie wirkte der Kaufmann auf das geistige Leben ein; schon Perthes regte in Veranlassung des „Manuskripts aus Süddeutschland" Kaufleute zu solcher Mitarbeit an. Im übrigen zeigte der Kaufmann, daß er mehr der Mann der Tat sei, und griff seltener zur Feder; der Kampf ums Dasein nahm ihn immer mehr in Anspruch. Ein speziell für seinen Stand neu geschaffenes Realschulwesen stärkte ihn in diesem Kampfe und veredelte zugleich in nicht geringem Maße das, was der Kaufmann auch jetzt noch in positiver Arbeit für das Geistesleben schuf. Was Tonnies über Versicherungswesen, M. J. Haller, Soltau, Franz Klefeker, C. L. D. Meister u. a. über handelspolitische Fragen, die beiden Sloman über die Elbe und ihre Schiffbarkeit geschrieben, gehört zu dem besten, was in dieser Hinsicht geschaffen ist. Es sei ferner hingewiesen auf E. D. Roß, der über die Flotte schrieb. Interessante, lehrreiche Erinnerungen aus ihrem Leben in der Fremde und Daheim haben eine ganze Reihe von Kaufleuten geschrieben; genannt sei nur die umfangreiche Darstellung von Vincent Nolte. Ein Kaufmann, O. C. Gaedechens, verfaßte eine wertvolle Chronik des hamburgischen Handels und beschrieb Hamburgs Münzen; ein anderer, P. F. Röding, trieb ernste Naturforschung und begründete ein Museum; J. C. Godeffroy errichtete auf der Grundlage der großartigen Handelsunternehmungen seines Hauses eine überaus wertvolle völkerkundliche Sammlung. Zu den ersten Sammlern hamburgischer Literatur und Altertümer gehörten zwei Kaufleute, Cropp und Rapp. Ein Kaufmann, Bieber, begründete die erste allgemeine Feuerversicherung in Hamburg, er und ein anderer Kaufmann, Smith, die ersten umfassenden Wasserleitungen; beide waren für ihre Schöpfungen literarisch tätig. Ein weitgereister Kaufmann, Ernst Merck war der Hauptbegründer des Zoologischen Gartens. Eine eigenartige Mischung von Kaufmann und Gelehrten stellt Böhl von Faber dar († 1836), ein Mann, dessen hervorragende wissenschaftliche Begabung durch die Schranken, die ihm der kauf-

männische Beruf zog, nicht zur Entfaltung kommen konnte; ein Beispiel dafür, daß reine Wissenschaft und kaufmännischer Beruf sich kaum vereinigen lassen.

Nicht weniger zeigte auch die organisierte Kaufmannschaft, daß sie für wissenschaftliche Bestrebungen ein warmes Interesse hatte. Zu den größten Gemeinschaften, die das moderne Vereinsleben in Hamburg geschaffen, gehörten die Handlungsgehilfenvereine; mit ihren wissenschaftlichen Bestrebungen nahmen sie eine hervorragende Stellung auch im Geistesleben der Stadt ein. Die Vertretung des Großhandels aber, die Kommerzdeputation, hat wiederholt im 19. Jahrhundert wissenschaftliche Unternehmungen unterstützt; so im Jahre 1859 die Afrikareise eines Hamburgers, Albrecht Roscher; im Jahre 1860 die Reise des Astronomen Rümcker nach Spanien zur Beobachtung der totalen Sonnenfinsternis. Beide Expeditionen entsprachen althamburgischer Eigenart. Die Astronomie ist von jeher im Interesse der Schiffahrt in Hamburg gepflegt. Und der Trieb, fremde Länder zu erforschen, führte schon im 17. Jahrhundert den Hamburger Brüggemann nach Persien; die Wiege von Bahnbrechern moderner Afrikaforschung, von Heinr. Barth und Adolf Overweg hat in Hamburg gestanden.

Auch die literarisch tätigen Nichtkaufleute steuerten nun immer mehr nach der praktischen Seite. Da ist in erster Linie zu nennen Adolph Soetbeer († 1892), der nicht nur die 30 Jahre, die er im Dienst der Kommerzdeputation stand, sondern noch in weiteren zwei Dezennien außerhalb der Vaterstadt für wirtschaftliche Interessen gewirkt hat. Und wie er, so hat wohl jeder im höheren öffentlichen Amte stehende Mann in Hamburg, namentlich die Juristen und Naturforscher, direkt oder indirekt, bewußt oder unbewußt, für den Handel geschaffen. So hat der Syndikus Karl Sieveking sich in seiner Jugend mit der Geschichte der hamburgischen Bank beschäftigt; in seinem amtlichen Leben spielt eine Hauptrolle der Abschluß von Handelsverträgen. Eine Reihe tüchtiger Juristen haben vornehmlich dem Handels- und Seerecht wertvolle Dienste geleistet, es seien nur H. A. Heise, Pöhls, J. F. Voigt genannt. Von den drei Bürgermeistern, die man — mit Recht oder Unrecht, sei dahingestellt —, als typische hamburgische Vertreter des Jahrhunderts bezeichnet hat,

war Kirchenpauer Sekretär der Kommerzdeputation, Herausgeber einer „Hamburger Monatsschrift für Politik und Handel", Verfasser einer Geschichte der Börse; als Mitglied des Senats hat er handelspolitischen Fragen besonders nahe gestanden; Petersen war als Advokat namentlich in den damals noch mit dem Reiz der Neuheit ausgestatteten Eisenbahnangelegenheiten tätig; auch hat er über Getreideverkäufe eine Schrift verfaßt; Versmanns Hauptverdienst endlich knüpft sich an die wichtigste handelspolitische Frage, die Hamburg bewegte, die des Zollanschlusses.

Und wie in der Jurisprudenz immer mehr Bedeutung gewann die handelsrechtliche Seite, in der Politik die Handelspolitik, so legte der Handel auch in weiterem Umfange auf alles andere seine Hände. Er drückte jedem Gebiet, jeder Disziplin den Stempel seiner Eigenart auf. Nirgendwo macht so sich die Erfahrung bemerkbar, daß Institute des Handelsrechts, die der Handel zunächst für sich geschaffen, allmählich weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden und in das allgemeine Verkehrsrecht übergehen. Wir sehen das in Hamburg namentlich im Bank-, Versicherungs- und Maklerwesen. Umgekehrt sind Einrichtungen, die ursprünglich den allgemeinen Naturwissenschaften angehörten, allmählich unter merkantilem Einfluß und Bedürfnis spezialisiert und Institute des Handels geworden. In der Botanik hat sich für den Handel die Samenkontrolle und das Laboratorium für Warenkunde gebildet; auf zoologischem Gebiete hat kaufmännischer Unternehmungsgeist im Verein mit dem Trieb des Forschungsreisenden einen Weltmarkt für Tiere aller Zonen geschaffen. Die Bedürfnisse des Handels haben aus der Chemie heraus die Handelschemie zur blühenden Entwicklung gebracht, aus der Geologie und Hüttenkunde ein dem Erzhandel der Stadt dienendes Hüttenlaboratorium ins Leben gerufen. Auch das neue Kolonialinstitut ist nur die reife wissenschaftliche Frucht langer praktischer Arbeit des Kaufmanns in den Kolonien und im Kolonialhandel. Die Erfordernisse der Schiffahrt endlich haben der Wasserbautechnik und dem Schiffbau nicht nur praktische Betätigung geschaffen, sondern auch einen literarischen Boden bereitet; es sei an Woltmann, Hübbe, Steinhaus erinnert. So hat der in seiner produktiven Eigenschaft gering geschätzte Handel hier wissenschaftlich stark befruchtend gewirkt.

Was einst Brockes, J. A. H. Reimarus, Kirchhof, Caspar Voght vorbereitet, das wurde nun Tatsache. Nicht ein Hinabsteigen von der Höhe Klopstocks bedeutet das 19. Jahrhundert für Hamburg, sondern ein Aufsteigen in der von jenen Männern angedeuteten Linie. Nicht die in Klopstock auslaufende Sackgasse einer hamburgischer Eigenart fremden Litteratur, sondern die merkantilen Einflüssen entsprossene Kaufmannskultur ward die Signatur hamburgischen Geisteslebens. Dank dem frischen Hauch, der täglich aus dem Geschäftsleben, vom Hafen und von der See her das hamburgische Leben durchströmte, ward die kaufmännische Individualität dieser Kultur noch nicht von der alles nivellierenden Bureaukratie ausgelöscht. Überall blickt uns die selbständige, im Auslande und wirtschaftlichen Kampfe gestählte Natur des Kaufmanns entgegen. Die merkantile Kultur trägt in ihrer alles Doktrinäre geringschätzenden Sachlichkeit, ihrer kalt berechnenden Unternehmungslust, ihrer die Individualität zur Geltung bringenden Einzelarbeit einen durchweg persönlichen Charakter und infolgedessen neben den Sonnen- auch die Schattenseiten, die jeder starken Persönlichkeit eigentümlich sind. Daß die überragende Stellung des Kaufmanns die Mitarbeit anderer Berufe nicht ausschloß, ist selbstverständlich; Juristen, Naturwissenschaftler, Techniker wirkten, wollend oder nicht wollend, in demselben Geist.

Diese Aufgabe des Kaufmanns aber konnte nur gelöst werden, weil ihm das Heimatgefühl blieb. Wohl zogen alljährlich viele junge Kaufleute, guter alter Überlieferung und dem Erwerbssinn folgend, über See. Zumeist kehrten sie zurück; und keiner der höheren Stände in Hamburg ist wohl so seßhaft wie gerade der Kaufmannsstand. Auf den Hamburger Kaufmann trifft nicht zu, was Friedrich Paulsen[52]) allgemein sagt: „indem der Handelsmann überall zu Hause ist, erwirbt er eine gewisse Gleichgültigkeit gegen Heimat und Volkstum; vorurteilsfrei und aufgeklärt, löst er sich von heimischer Sitte und Denkart und wirkt als ein auflösendes Element auf alle Kreise zurück, mit denen er in Berührung kommt!“ Gegen dies Axiom spricht, was der Kaufmann in Hamburg in jahrhundertelanger Arbeit nicht nur für den Handel, auch für die Heimatskultur geschaffen. Das war nur möglich bei ununterbrochen lebendigem Heimatsgefühl. Allerdings ruht dieses

meist auf gut materieller Basis. Den Kaufmann binden materielle, merkantile Interessen an die Stadt, die ihn geboren oder in die ihn jene Interessen gerufen haben, und sie binden ihn meist fester, als es der Fall ist beim Beamten, beim Gelehrten, der kommt und geht und den, wir sehen es an zahlreichen Beispielen der letzten Jahrhunderte, sein Beruf bald hierhin, bald dorthin zieht, wobei ihn durchaus nicht immer nur ideelle Erwägungen bestimmen. Unter den Nichthamburgern, die in Hamburg ansässig geworden, waren es von jeher die Kaufleute, die am schnellsten und gründlichsten sich akklimatisiert haben, aufgegangen sind in das heimatliche Volkstum; der merkantile Geist bildete den festen Kitt, der sie mit jenem verband; die Börse, in der nur der Kredit, Tüchtigkeit, bürgerliche und geschäftliche Respektabilität den Maßstab persönlicher Wertschätzung gaben, assimilierte die Ankömmlinge schneller als irgend eine Gemeinschaft bürgerlichen oder geistigen Lebens.

Der überwältigenden Macht der ihm täglich vor Augen tretenden kommerziellen Größe konnte sich der Nichtkaufmann schwer entziehen; und so wurde auch bei ihm das Heimatgefühl ein überwiegend merkantiles und gleichbedeutend mit dem Stolz auf die Handelsblüte der Stadt. Die Anlage neuer Häfen und Kais, die eigenartige Technik und Architektur von Kontorhäusern und Speichern erfüllte den Hamburger jeden Berufs nicht nur mit ästhetischer, sondern auch mit patriotischer Befriedigung.

Was aber nicht in den Handel sich einfügen ließ — und es war nicht viel, denn der Handel ist weitherzig —, dem fiel im öffentlichen Leben nur eine sehr bescheidene Rolle zu; es waren die Stillen im Lande, die sich dem Geschäftsleben nicht anzupassenden Fragen und Dingen widmeten. Von dem lärmenden Markte moderner Verkehrskultur flüchteten reine Kunst und Wissenschaft in die kleinen Kreise und geschlossenen Gesellschaften. Von der „Teutschübenden Gesellschaft" eines Brockes und Fabricius an bis in die Gegenwart hat stille, bescheidene Heimarbeit hier manch Werk geschaffen, das sich über den Wert von gangbarer Markt- und Modeware erhebt. Es ist aber zu verstehen, wenn Männer mit solchen Neigungen — es sei an den Tasso-Übersetzer Gries[53]) († 1842) und an Wurm[54]) († 1859) erinnert —, sich in Hamburg nicht behaglich fühlten, es hart empfanden, daß

ihre Bestrebungen abseits und fern von den treibenden Kräften des Lebens der Stadt lagen, und wenn sie deshalb mit harten Worten nicht hintangehalten haben. Selbst ein Mann, wie J. M. Lappenberg, der doch fest in seiner Vaterstadt wurzelte, spricht 1849 von seiner „in einer Handelsstadt notwendig sehr einsamen Existenz“ [55]). Es ist natürlich, und unsere Darstellung bestätigt es, daß eine Handelsmetropole, in der alles, auch Wissenschaft und Literatur, in den Bannkreis des Handels gezogen wird, kein geeigneter Platz ist für beschauliche, rein ideale Studien und diese in ihrer freien Entfaltung hemmt. Andererseits sind Männer mit praktisch-wissenschaftlichen Neigungen und Anschauungen, wie J. L. v. Heß, Julius, v. Struve, der Begründer der Naturwissenschaftlichen Gesellschaft, ja selbst der Philologe Gurlitt, hier schnell warm und heimisch geworden. Erleichtert wurde ihnen das durch das weite Entgegenkommen, das man in Hamburg von jeher auch den nichtkaufmännischen Fremden bewies und das eine Frucht der Vorurteilslosigkeit ist, mit der man im Handelsinteresse hier den Fremden begegnete. Freilich ward dies Entgegenkommen nicht selten zu einer Hintansetzung der Einheimischen; schon Büsch bedauert dies [56]); und manch einer hatte Ursache, sich, wie einst Johann van Wouwer, über die „undankbare Vaterstadt“ zu beklagen. —

Man hat dem Kaufmann Krämergeist, Mammonismus u. a. vorgeworfen; er hat das damit vergolten, daß er gerade durch die Einseitigkeit der von ihm bestimmten merkantilen Richtung die kulturelle und literarische Stärke Hamburgs begründete. Das vollzog sich in langem Ringen. Im 17. Jahrhundert verkündete Schupp noch gleichsam als eine Entdeckung die Bedeutung des Kaufmanns; im 18. kämpft die literarisch-ideale Richtung mit der weltlich-merkantilen den Entscheidungskampf; im 19. ist er entschieden. Wie der Kaufmann der Stadt den Welthandel eroberte, schuf er auch die diesem entsprechende Geisteskultur. Und die Vielseitigkeit der Handelsinteressen sorgte dafür, daß das Geistesleben sich nicht so einseitig gestaltete, wie Unkenntnis der Verhältnisse oft angenommen hat. In dieser geistigen Produktion, der wissenschaftlichen Forschung, dem literarischen Schaffen auf kaufmännischer Grundlage und im kaufmännischen Interesse besteht auch der wirklich bleibende wertvolle Anteil Hamburgs am deutschen

Geistesleben, ein Anteil, dem man nicht gerecht wird, wenn man seinen merkantilen Charakter verkennt und auszuschalten sucht. Der panegyrische Übereifer derer, die die Sphäre hamburgischen Geisteslebens in der Vergangenheit nach einer den historischen Tatsachen nicht entsprechenden Richtung verrücken möchten, tut in Wahrheit Hamburg keinen Gefallen. Wie es seines Handels und seiner Schiffahrt sich nicht zu schämen braucht, so hat es keine Ursache, die merkantile Grundlage seines Geisteslebens zu verleugnen.

Hamburg konnte nicht alles haben. Es mußte sich fügen unter das Gesetz der kulturellen Arbeitsteilung. Die reiche Geld- und Handelsstadt hatte ihrer Eigenart Opfer zu bringen. Versagt ward ihr die Reinheit, der Idealismus der Poesie wie der frische Odem einer nur sich selbst lebenden Wissenschaft; dafür ward ihr das Geschenk einer eigenartigen, auf den Lebensbedingungen der Bevölkerung, auf Handel und Wandel beruhenden Geisteskultur.

Literatur.

[1]) Z. Geschichte der Buchdruckerkunst in Hamb. S. XXII ff., XXXV. [2]) Wendt, Ph. Nicolai, S. 52. [3]) Friedensburg in Zeitschr. d. Ver. f. hamb. Gesch. XII 105 f. [4]) Gernet, Mitt. a. d. ält. Med. Gesch. Hamb. S. 228. [5]) Vgl. Mönckeberg, J. Westphal u. J. Calvin, S. 23. [6]) Gravamina non injusta, Frankf. 1676. [7]) Roosen, Gerh. Roosen, S. 31 f. [8]) Vgl. Wilhelmi in Zeitschr. f. d. ev.-luth. Kirche in Hamb. VII, 148. [9]) Ziegra, Samml. v. Urk. II 249 ff., 302 ff. [10]) Geffcken, Joh. Winkler u. d. hamb. Kirche S. 155 f., 202. [11]) „Hochwicht. Ursachen, warumb das Gymnasium — nicht abzuschaffen usw. S. 12. [12]) „Kurze — Anleitung zur Höflichkeit" S. 51 ff. [13]) Vgl. Krüger, Poet. u. theatr. Schriften, herausg. von Löwen S. 145 ff. [14]) Mentzel im Archiv f. Frankf. Gesch. u. Kunst N. F. IX 155 f. [15]) Sieveking in Mitt. d. Ver. f. hamb. Gesch. XX. 396. [16]) Z. Erinn. an F. L. W. Meyer I, 134. [17]) Briefe ü. d. Ackermannsche u. Hamonsche Schausp.-Gesellsch., S. 56. [18]) Heine, Joh. Velten, Hall. Diss. 1887. [19]) Z. Erinn. an Meyer I, 233. [20]) Lebrun im Jahrb. f. Theater u. Theaterfreunde I, 208 (1841). [21]) Walther in Ztschr. d. V. f. hamb. Gesch. IX, 145. [22]) Z. Erinn. an Meyer II, 38. [23]) Ztschr. d. V. f. hamb. Gesch. II, 168. [24]) D. F. Strauß in Kl. Schriften biogr. usw. Inhalts S. 1 ff. (1862). [25]) Zeitschr. d. V. f. h. Gesch. II, 624. [26]) Marcks, Hamb. u. d. bürg. Geistesleben in Deutschl., S. 18. [27]) Domherr Meyer, Skizzen z. e. Gemälde v. Hamb. I, 133. [28]) Brandl, B. H. Brockes, S. 109. [29]) Leyser, J. H. Campe II, 90. [30]) Ich habe vergeblich nach einem Exemplar dieser Predigt gesucht. [31]) J. M. Goeze, S. 272. [32]) Geffcken, a. a. O. S. 274 f. [33]) Wendeborn, Erinn. a. s. Leben I, 292 f. [34]) Oldenberg, J. H. Wichern II, 206. [35]) Günther, Andenken an Volkmann, S. 13. [36]) Gernet a. a. O. S. 333 ff., 337. [37]) Selbstbiographie, S. 258 (Sämtl. Schr. XV). [38]) Z. B. im „Patriot" 20. Dez. 1726. [39]) Hamb. Annehmlichkeiten, v. e. Ausländer. [40]) „Von dem Einfluß d. schön. Wissenschaften in die Gottesgelehrsamkeit" S. 6 f. (1769). [41]) Thieß, Gesch. s. Lebens II, 90. [42]) Ebenda S. 240. [43]) J. H. Rist, Erinn., hg. von Poel III, 100. [44]) Wendeborn II, 729 f. [45]) Skizzen II, 303. [46]) Perthes, Fr. Perthes Leben I, 51 f. [47]) Vgl. z. B. Hamb. Jahrbuch, hg. von Menck 1833, S. 41. [48]) J. G. Rist a. a. O. III, 9. [49]) Vgl. Wilhelmi in Ztschr. f. d. ev.-luth. Kirche X, 191 ff. [50]) Ortmann, 50 Jahre e. deutsch. Theaterdirektors, S. 40 f. [51]) Baasch, Der Handel u. d. Öffentlichk. d. Presse in Hamb. Preuß. Jahrbücher 110 (1902).

[52]) System d. Ethik 7./8. Aufl. II, 351. [53]) Z. Erinn. an Meyer II, 80. [54]) R. v. Mohl, Lebenserinnerungen II, 430. [55]) Meyer, J. M. Lappenberg, S. 154. [56]) Selbstbiographie, S. 267 f.

Umfassende Literaturangaben wird man hier nicht verlangen. Für die biographischen und bibliographischen Angaben hat namentlich das Hamburger Schriftstellerlexikon mir wertvolle Dienste geleistet. Die Predigten, theologischen Schriften, Gedichte, Theaterstücke usw. sind nach den Originaldrucken, soweit sie mir zugänglich, benutzt. Von Bearbeitungen der hamburgischen Literar- und Theatergeschichte haben mir die Bücher von Schütze, Litzmann (Fr. L. Schröder), Muncker (Klopstock), Erich Schmidt (Lessing), Gaedertz („Das niederdeutsche Schauspiel"), Uhde (Stadttheater) mancherlei Tatsachen-Material geliefert.

Altenburg
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins.

Einzelpreis 1 Mark.
Bei Abnahme von 10 Stück an zu den auf der zweiten Umschlagseite dieser Blätter angegebenen Partiepreisen erhältlich.

Blatt I. 1905.

Die Hanse und England.

Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert.
Von
Walther Stein.

Blatt II. 1906.

Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.

Von
Georg Sello.

Blatt III. 1907.

Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.

Von **G. Freiherr von der Ropp.**

Blatt IV. 1908.

Hinrich Murmester.

Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit.
Von **Hans Nirrnheim.**

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt VI. 1910.

Wismar im Mittelalter.

Von

Friedrich Techen.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1910.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	87½	=
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85	=
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80	=
=	=	=	51—100	=	=	=	=	75	=
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70	=
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65	=

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walter Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt** in alter und neuer Zeit. Von Georg Sello.

Blatt III. **Kaufmannsleben** zur Zeit der Hanse. Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Preis eines jeden Blattes 1 Mark.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt VI. 1910.

Wismar im Mittelalter.

Von

Friedrich Techen.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1910.

Altenburg
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Inhalt.

	Seite:
Einleitung	1
Gründung und Erweiterung der Stadt	1—2
Überblick über die Geschichte Wismars im Mittelalter	2—10
Umschau in der Stadt	10—27
Die Bürger	27—32
Der Rat	32—41
Die Beamten	41—43
Die Steuern	43—45
Der Erwerb der Bürger	45—58
Bruderschaften, Geselligkeit und Freuden	58—61
Kirchenwesen und Hospitäler	61—67
Armenpflege	67—68
Schulen	68—69
Literatur	70

Bei der Dürftigkeit der dafür fließenden Quellen lag die Frage nahe, ob es überhaupt gewagt werden dürfe, ein Bild vom mittelalterlichen Wismar zu zeichnen. Daran schloß sich die andere, ob das Bild, wenn es und wie es sich entwerfen ließe, einigen Wert für die Allgemeinheit haben würde.

Beide Fragen glaubte ich nach einigem Bedenken bejahen zu können. Sind die Quellen nicht reichlich, so lassen sie sich leichter ausschöpfen, und das Geschick, das viel Wertvolles hat untergehn lassen, ist doch insofern gnädig gewesen, als es manches Gute geschützt hat. Auch ist das Erhaltene, obgleich zum geringsten Teile ediert, seit Jahren in verschiedener Richtung durchgearbeitet. Hinzu kommt der Vorzug einer klaren, einfachen Verfassung, wie sie den Städten Lübischen Rechtes eignete, und lange Zeit hindurch kaum geänderter Verhältnisse, so daß von später beglaubigten Zuständen mit einiger Vorsicht auf frühere zurückgeschlossen werden darf. Endlich können die benachbarten und rechtsverwandten Städte mit Fug hier und da zum Vergleich herangezogen werden.

Nun gehört Wismar freilich nicht zu den Städten, die im Mittelalter für sich bedeutend hervorgetreten sind. Dafür ist es aber auch keine der kleinsten, und dieser Umstand wie auch die Stellung, die es im Kreise der Wendischen Städte einnahm, lassen es wohl geeignet erscheinen, es als Typus einer Mittelstadt des nördlichen Deutschlands anzusprechen.

Die Zeit der Gründung der Stadt Wismar steht nicht so fest, daß man dafür Jahr und Tag angeben könnte. Aber es läßt sich ein Zeitraum von wenigen Jahren bestimmen, in den die Gründung fallen muß. Die Stadt besteht nämlich im Jahre 1229,

noch nicht jedoch im Jahre 1222. Es wird aber ratsamer sein, sich die Entstehung der Stadt näher dem späteren als dem früheren Jahre zu denken. Schon ein paar Jahrzehnte vorher wird der Hafen genannt und werden Rechte der Schweriner Bürger daran bezeugt. An seinen tiefsten Einschnitt ins Land rückte die neue Stadt, während das ältere Dorf Wismar, auf das noch gegenwärtig die Namen Altwismar-Tor und Altwismar-Straße hinweisen, abseits, südöstlich vom innersten Hafen lag, seine Kirche in unmittelbarer Nähe des von der Weide abgenommenen Soldatenkirchhofes. Zwischen Dorf und Stadt floß die Wismar-Aa, die Scheide der Bistümer Schwerin und Ratzeburg, von der der Name der Stadt unmittelbar hergeleitet ist. Denn sie heißt früher ständig de stat to der Wissemare.

Wismar ist wahrscheinlich sogleich auf zwei Kirchspiele angelegt und eins der seltenen Beispiele im östlichen Deutschland, daß, wenn auch kein Fluß durch die Stadt fließt; so doch sicher in ihren frühesten Zeiten ein Abfluß aus dem großen neben Altwismar aufgestauten Mühlenteiche „die Grube" hindurchgegraben ist, vermutlich, um die Anlegung einer Wassermühle in der Stadt zu ermöglichen, vielleicht aber auch, da sich Brunnen nur in beschränkter Zahl anlegen ließen, der Wasserversorgung wegen. An ihrem Ausflusse war und ist die Grube durch breite Gewölbe überspannt, über denen an die Stadtmauer gelehnte Wohngelasse erbaut waren. Hierbei ergab sich zugleich die Möglichkeit, bei Feuersbrunst das Wasser aufzustauen. Hecke oder Gatter dienten wie beim Ausflusse so auch beim Eintritte des Wasserlaufs der Stadt zu größerer Sicherung.

Sehr bald zeigte sich, daß die beiden Kirchspiele der Altstadt der Bevölkerung nicht genügend Raum boten, und bereits vor 1250 war ein drittes Kirchspiel, die Neustadt, jenen angegliedert und einigermaßen ausgebaut, ohne daß sich eine Spur gesonderter Verwaltung dafür bemerkbar machte. Den so erreichten Umfang hat Wismar Jahrhunderte lang behalten und erst seit 1870 angefangen, ihn zu überschreiten.

Die Stadt lag im Gebiete der damaligen Herrschaft, des späteren Herzogtums Meklenburg, keine volle Meile nördlich von der Hauptburg, nach der das Land benannt ist. Im Jahre 1257 verlegte Herr Johann von Meklenburg seinen Sitz von dort in

seine junge Stadt. Als aber diese sich während der Abwesenheit Heinrichs des Pilgers in den um die Vormundschaft für seine Söhne entbrannten Fehden wohl im Jahre 1276 mit Mauern umgab, während bis dahin Graben und Pfahlwerk hatten genügen müssen, führte sie ihren eigenen Bedürfnissen entsprechend den Mauerzug so, daß die herrschaftliche Burg außen blieb. Dieser Umstand neben dem anderen, daß der Rat 1292 zu der Hochzeit des jungen Herrn Heinrich mit der Brandenburgischen Beatrix die Tore nicht hatte öffnen wollen, veranlaßte nach der endlichen Rückkehr des Pilgers zu Ende des Jahrhunderts Vorwürfe und Ansprache. Andere Klagen über Erwerb von Landgütern, Vertreibung der Juden, Gefangensetzung des Vogts gesellten sich hinzu. Zu ihren eigenen Machtmitteln scheinen aber die Herren des Landes kein rechtes Vertrauen gehabt zu haben und wendeten sich daher an die Kirche, von der sie die Verhängung des Bannes über Wismar erwirkten. Indessen wurden durch Vermittlung Lübecks die Streitigkeiten am 28. März 1300 dahin verglichen, daß die Herren ihre Burg vor der Stadt dieser für 6000 Mk. zum Abbruch verkauften und versprachen, niemals wieder eine Befestigung davor zu errichten. Dagegen überließ ihnen der Rat ein Grundstück inmitten der Stadt zu einer Wohnung. Diese sollte nie befestigt werden und stets dem Lübischen Stadtrechte unterliegen. Nur über Vergehungen der Hausgenossen wider einander und in Schuldklagen gegen Personen, die sich dort aufhielten, jedoch unter Ausschluß Wismarscher Bürger, behielten die Landesherren die Gerichtsbarkeit nach ihrem Rechte. Brandstifter, Diebe, Totschläger, Räuber oder andere Missetäter sollten, so ward bedungen, im fürstlichen Hofe keine Aufnahme finden. Ein etwaiger Kastellan aber sollte von Schoß und Nachtwache frei bleiben.

Die derart hervortretende Selbständigkeit der Stadt ward in den nächsten Jahren weiter durch den Erwerb von Vogtei und Zoll verstärkt. Dann aber kam ein Rückschlag durch den 1311 zwischen den Fürsten und Städten ausgebrochenen Kampf.

Die an der Meklenburgischen und Pommerschen Küste gegründeten Städte waren von Anfang an durch ihr Recht unmittelbar wie Rostock und Wismar oder mittelbar wie Stralsund über Rostock in enge Verbindung mit Lübeck gesetzt. Die Handels-

beziehungen der Bürger und die Notwendigkeit, sich gegen Raub und Anfeindung zu schützen, führten bald zu weiterer Vereinigung einmal der Kaufleute im Auslande, dann der Städte selbst. Freilich hat es eine Zeit gegeben, wo Lübeck gegen Stralsund feindlich vorging und mit Rostock in Streit lag. Dieser wurde 1256 in Wismar durch dessen Vermittlung beigelegt und die glücklich hergestellte Eintracht unter seinem hier zuerst vorkommenden großen Stadtsiegel beurkundet. Im Jahre 1259 verbanden sich Lübeck, Rostock und Wismar gegen die Seeräuber. In den sechziger Jahren faßten Wismar und andere nicht genannte Städte Lübischen Rechts Beschlüsse zum Besten aller Kaufleute Lübischen Rechts, zur Reinigung der See von Räubern und, zwar nicht zu gemeinsamer Abwehr von Angriffen, aber doch zu einer gegenseitigen Unterstützung derart, daß nur dem Landesherrn gegen eine der Städte Beistand und Vorschub geleistet werden sollte. Jährliche Zusammenkünfte wurden vorgesehen. Dann verglichen 1281 Lübeck, Rostock und Wismar einen Streit zwischen Stralsund und Greifswald und endlich schlossen sie 1283 nebst anderen Genossen mit den benachbarten Fürsten den bedeutsamen Rostocker Bund und Landfrieden. Dieser Bund bewährte sich kurz darauf im Kriege gegen Norwegen, und seitdem ward das Verbündnis der Städte wiederholt erneuert. Mit ihrer Unterstützung konnte sich Lübeck an Wisbys Stelle als Oberhof für Nowgorod setzen. Im neuen Jahrhundert jedoch trat Lübeck unter den Schutz des Dänischen Königs Erich Menved und nahm diesen von dem Bündnisse aus, das es im Hochsommer 1310 wiederum mit seinen Genossen schloß, während es von der früheren Verbindung dieser „zu großen Sachen" ferngeblieben war. Das Bündnis selbst von 1308, das der darüber so berichtende Chronist im Auge hat, unterscheidet sich laut der Urkunde von den früheren dadurch, daß die Verpflichtung zu gegenseitiger Hülfe schärfer bestimmt und die frühere Ausnahme des eigenen Landesherrn nicht erwähnt wird. Bald galt es die Probe. König Erich vereinigte 1311 die norddeutschen Fürsten um sich vor Rostock zu Festen und Turnieren, und, als ihn die Stadt nicht aufnehmen wollte, ob sie gleich seit Jahren seiner Hoheit unterstand, wandelten sich die Festspiele in Kampfspiel. Die ersten Zielpunkte des Angriffs waren Wismar und Rostock. So viel nun auch die Chroniken, namentlich die

Kirchbergs, über das Fest und die Einzelheiten des Kampfes bringen, so sind wir doch über den eigentlichen Grund und die Absichten der Fürsten durchaus auf Vermutungen angewiesen. Sicher ist das eine, daß der Anlaß zum Angriffe auf Wismar nicht, wie erzählt wird, eine Weigerung der Stadt gewesen ist, ein Hochzeitsfest innerhalb ihrer Mauern abhalten zu lassen, und unwahrscheinlich das andere, daß König Erich den großen Hoftag um seiner selbst willen vor Rostock anberaumt hat und daß diese Stadt Ruhe und Frieden gehabt haben würde, wenn sie sich den Festgenossen geöffnet hätte. Der Gegensatz zwischen Fürsten und Städten hatte sich so verschärft, daß die Frage ausgetragen werden mußte, wer der Stärkere wäre, und diesmal waren es die Fürsten. Was Wismar anlangt, so zeigte es sich rasch, daß es sich trotz der Hülfe Rostocks und der anderen verbündeten Städte nicht halten konnte, zumal nachdem die Bürger bei einem Ausfalle großen Verlust erlitten hatten und die Rostocker heimgerufen waren. Der Angriff hatte am 11. Juli begonnen, und am 15. Dezember machte Wismar seinen Frieden mit seinem Landesherrn. Teuer genug war er. Die Stadt mußte Zoll und Vogtei und die ihr verpfändeten Mühlen ohne Entgelt zurückgeben und auf die Bezahlung ihrer Forderungen an ihren Landesherrn verzichten, außerdem noch sechs Judenfamilien einnehmen. Amtsausschreitungen von Vogt, Zöllner, Münzer, Müllern und Juden sollten künftig nach Landesrecht abgeurteilt werden, über andere Vergehungen derselben aber der Vogt mit den Ratmannen Gericht halten. Damit die Stadt jedoch ihren Bundespflichten nachkommen könnte, ward ihr zugestanden, daß sie zur See mit einem Koggen und einer Snicke und den dazu gehörigen Booten helfen, auch sonst innerhalb der Mauern der verbündeten Städte diesen Beistand leisten dürfe, aber auf eigene Gefahr. Schließlich mußte, was nicht im Vertrage abgemacht ist, Wismar es dulden, daß Herr Heinrich sich an der Stadtmauer in der Nähe des Meklenburger Tors einen neuen umwehrten Hof erbaute.

Jahrzehnte vergingen, ehe die erlittene Einbuße wieder eingeholt werden konnte. Zwar daß die Seestädte im Lande auch nach ihrer Niederlage geachtet dastanden, beweist zur Genüge die Tatsache, daß ihre Ratmannen bald darauf (ebenso wie etwa hundert Jahre später) einen Platz in der vormundschaftlichen

Regierung für die minderjährigen Herren Albrecht und Johann erhielten. In dieser Zeit der Vormundschaft brachte Wismar den befestigten fürstlichen Hof 1329 durch Kauf an sich und übergab seinem Herrn wieder den Fürstenhof inmitten der Stadt zu demselben Rechte wie ehemals. Behaglich scheint Herr Albrecht sich dort nicht gefühlt und sich nur während der Dauer der Vormundschaft dort vorzugsweise aufgehalten zu haben. Und wenn er auch die Verdienste Wismars wie Rostocks im Kampfe mit seinen ritterlichen Vasallen anerkannte und überhaupt die Städte begünstigte und sich auf sie stützte, so verlegte er doch nach dem Erwerbe der Grafschaft Schwerin seinen Sitz in die minder mächtige Grafenstadt, und seitdem ward der Fürstenhof nur vorübergehend, besonders zu Gerichtstagen und Festlichkeiten bezogen. Zweimal aber hatten solche Festlichkeiten verhängnisvolle Folgen. Ein Turnier in Wismar brachte dem tüchtigen Herzog Heinrich III., Albrechts Sohn, 1383 den Tod und ein anderes machte den einzigen Sohn Herzog Heinrichs V., Herzog Philipp, unfähig zur Nachfolge. Vogtei, Gerichtsbarkeit und Zoll gelang es der Stadt erst 1373 wieder rückkäuflich zu erwerben, nachdem diese Gerechtsame sich Jahrzehnte lang in der Hand bald des einen, bald des anderen Pfandbesitzers befunden hatten. Die Münzgerechtigkeit kaufte die Stadt 1359, die Gruben- und die Küter-Mühle (diese vor dem Meklenburger Tore) 1371, die fürstlichen Juden ward sie bei Gelegenheit des großen Sterbens 1350 los. Somit war rund sechzig Jahre nach jener Niederlage der vorherige Rechtszustand wieder erreicht und die herrschaftlichen Regalrechte wieder gewonnen.

Weit früher hatte sich das in dem unglücklichen Kampfe zerstörte Verhältnis zu den benachbarten Städten hergestellt und durch neue Bündnisse zu Befriedung der Straßen und der See weiter ausgebildet dergestalt, daß auch der Deutsche Kaufmann den Beschlüssen der Städteversammlungen unterworfen ward und ferner von Städten der Deutschen Hanse geredet werden konnte (seit 1358). In diesem Verbande blieb Wismar fortan und gedieh mit ihm und durch ihn, bis neue Zeiten die Handelsbedingungen umgestalteten und die Hanse erst hinsiechen, dann hinsterben ließen. Nicht selten hat der Rat, namentlich im 16. Jahrhundert, betont, daß der Stadt Gedeihen von ihrer Zugehörigkeit zur Hanse und

dem Genusse der hansischen Privilegien abhängig sei, und besonders 1581 behauptet, die Stadt müsse verarmen, wenn sie auch nur Ein Jahr aus der Hanse ausgeschlossen würde. Läßt sich bei solchen Aufstellungen nicht verkennen, daß es höchst gelegen war, sie machen zu können, so muß zugestanden werden und ward durch die spätere Entwicklung nur zu traurig bestätigt, daß in der Tat Wismars Wohlergehen von seinem Anteile an den hansischen Vorrechten wesentlich abgehangen hat.

War nun in der Hanse auch Wismar, wie schon einleitend bemerkt ist, durchaus keine der größten Städte, so war es doch als den Wendischen Städten, dem Kerne jenes Verbandes, angehörig und durch seine nahe Nachbarschaft wie vermöge seiner stets engen Verbindung mit Lübeck kein unbedeutendes Glied in der Kette. Dadurch konnten selbst Schwierigkeiten überstanden und Zerwürfnisse schließlich in Güte beigelegt werden, die unter anderen Verhältnissen die Ausschließung aus der Hanse mit Notwendigkeit herbeigeführt haben würden. Wie die ersten bezeugten Verhandlungen der Wendischen Städte 1256 in Wismar stattgefunden haben, so hat noch oft, namentlich in der Zeit von 1363 bis 1430 die Stadt die Städteboten in ihren Mauern gesehen. Mehrfach ist Jahr für Jahr, nicht selten zwei oder sogar drei Male in Einem Jahre in Wismar getagt worden, zuletzt überhaupt wohl im Jahre 1506. Besondere Bündnisse wurden 1461 mit Lübeck, 1482 aber mit Rostock abgeschlossen.

Mit seinen Landesherren ist Wismar nach 1311 nicht wieder handgemein geworden, wenn auch einige Male starke Spannungen eintraten und die Erbitterung in den Langejohannschen Händeln um 1460 groß genug war. Wiederholt dagegen ist es mit Dänemark Feind geworden, dessen König auch jener Fehde nicht fern gestanden hatte, ob es sich gleich bei dem Vorwiegen seiner Dänischen Handelsinteressen gewiß nie leichtfertig dazu entschlossen hat, vielmehr eher wie z. B. 1492 zu Zurückhaltung geneigt war. In diese Kämpfe geriet es sowohl als Meklenburgische Stadt wie als Glied der Hanse und später willenlos als Schwedische Festung.

Im Jahre 1358 war es ein Krieg Herzog Albrechts von Meklenburg gegen den mit den Holsteinischen Grafen fehdenden König Waldemar, der den Dänischen Hauptmann Peter Dene zu

einem Vorstoß gegen Wismar veranlaßte. Es geriet ihm übel, denn er ward von den Wismarschen gefangen, die diesen Sieg so hoch einschätzten, daß sie ihn durch eine jährliche Weinspende zum 2. Juli an die Pfarrer und Klöster in Erinnerung hielten. Danach nahm Wismar an den beiden hansischen Kriegen mit demselben Könige teil. Der zweite brachte die Hanse auf den Höhepunkt ihrer politischen Machtstellung. In enger Verbindung mit dem zweiten hansischen Kriege gegen Dänemark standen die Bestrebungen und Kämpfe der Meklenburger um die Herrschaft in Schweden. Und als dies Unternehmen schließlich für den Meklenburgischen König Albrecht schlecht ablief und er 1389 in die Gefangenschaft seiner Gegnerin Margarete geriet, da war es, daß Rostock und Wismar, um Hülfe zu schaffen, den Vitalienbrüdern ihre Häfen öffneten. Mochte aber auch den Bürgern mancher Gewinn von der Beute zufließen, so konnte das kaum die in den langwierigen Kämpfen erforderten Aufwendungen und die Ausschließung aus ihrem vornehmsten Handelsgebiete ausgleichen. Zugleich verfeindeten sie sich weithin im Osten und im Westen mit den eigenen Genossen und entgingen nur eben der Verhansung. Von allen Seiten zogen sie sich drohende Ersatzansprüche zu. Darauf war denn ihre Antwort, man wisse wohl, wie sie dazu gekommen wären, ihre Häfen zu öffnen, und daß sie keinen Vorteil davon gehabt hätten, sondern verderbte Leute seien; und von geleistetem Ersatz erfährt man nichts. Endlich trat im Norden Ruhe ein und wurden auch diese Händel beigelegt, wozu Lübecks Vermittlung und die Zeit das Beste tat. Wie sich aber das Unwesen der Seeräuber noch lange erhielt, so blieben auch gewisse Beziehungen zwischen diesen und Wismar. Es scheint sogar, als ob der berüchtigte Störtebeker und Götke Michel hier ihre Heimat gehabt hätten, und auch der spätere Kaperhauptmann Bartholomäus Vot hatte in Wismar wenigstens vorübergehend seinen Wohnsitz.

Als es dann etwa sechzig Jahre nach dem Stralsunder Frieden für die Wendischen Städte galt, ihre Vorrechte in Dänemark zu verteidigen und Vorstöße König Erichs dagegen abzuwehren, ließ es Wismar nicht an sich fehlen und hielt bis zu Ende an Lübecks Seite aus, während Stralsund und Rostock vorher Frieden schlossen. Wohl lösten die anfänglichen Unglücks-

fälle eine schon seit Jahren bestehende Unzufriedenheit mit dem Rate aus, führten seinen zeitweiligen Sturz herbei und brachten die Handwerker mit ins Regiment, aber der Kriegführung tat das keinen Abbruch. Schließlich konnte die Stadt auf ihren Anteil daran mit Genugtuung zurückblicken, als der Friede von Wordingborg 1435 auch ihr die Freiheit vom Sundzolle sicherte. Anders ein Jahrhundert später. Schon in einem zwischen Dänemark und den Wendischen Städten wegen Schwedens 1509 ausgebrochenen Kriege hatte Wismar 1511 bei einem Überfalle der Dänen fast wehrlos dagelegen und schweren Schaden gelitten. Und es würde in seiner damaligen Erschöpfung sich an dem Wullenweverschen Kriege um den Dänischen Thron kaum beteiligt haben, so wenig wie 1522 und 1523, wenn nicht sein Herzog Albrecht dem Phantom, Dänischer oder Schwedischer König zu werden, nachgejagt und seine beiden Seestädte tiefer in die Sache verwickelt hätte. Aus Rücksicht auf ihren Landesherrn konnten sie hernach nicht zugleich mit Lübeck einen glimpflichen Frieden machen, sondern gelangten erst nach manchen Bemühungen und vielem Verhandeln 1537 gegen eine schwere Zahlung zur Aussöhnung und zur Zulassung zu ihren früheren Privilegien.

In Gegensatz hierzu hat die Teilnahme an den wiederholten Kriegszügen der Herzoge in die Mark oder ins Pommersche 1419, 1452, 1468 und 1469 Wismar schwerlich allzu tief berührt, ist aber dadurch bemerkenswert, weil die von den Bürgern geleistete Kriegsfolge über die Grenzen des Landes hinausging, während gegen Ausgang des Jahrhunderts die Stadt behauptete, dazu nicht verpflichtet zu sein. Die Mannschaft ward dabei auf Wagen befördert. Beim letzten Zuge geriet ein Ratmann Johann Mane in Gefangenschaft.

Als Episode mag angeführt werden, daß 1487 die Rostocker Universität für kurze Zeit Aufnahme gefunden hat, wie nach 1430 für längere Jahre Mitglieder des vertriebenen Rostocker Rates.

Wismars Blütezeit während des Mittelalters war offenbar die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts. Damals in den funfziger Jahren befand sich die Schwedische Krone als Pfand in den Händen des Bürgermeisters Herman Walmerstorp, und was mehr sagen will, hielt sich der Zinsfuß in der Stadt und für die Stadt

im Durchschnitt niedriger als für Rostock und war anderseits die Einnahme aus dem Pfundzolle höher als dort. Um 1470 war schon ein starker Rückgang im Wohlstande eingetreten, der sich greifbar in den Verordnungen zu Erhaltung der Häuser und den Geldnöten der Kämmerei, auch der Kirche zu St. Georg dokumentiert. Auch die große Zahl der Grundstücke, die die Kirchen kurz vor der Reformation besaßen und zu denen sie nach Lage der Dinge nur, um ihre Rentenforderungen zu retten, gekommen sein können, ist ein unverkennbares Zeugnis für die Entwertung, die Platz gegriffen hatte. St. Marien besaß im Jahre 1518 außer der Wedem, dem Archidiakonatshause und der Küsterei nicht weniger als 18 Häuser und 94 Buden, von denen die Kirche sich nur langsam seit 1540 freimachen konnte. Über die Ursachen des Verfalls, den ein Historiker des 16. Jahrhunderts auf die inneren Unruhen von 1427 zurückführt, wird später zu sprechen sein.

Halten wir jetzt Umschau in der Stadt. Es ist schon gesagt worden, daß sie anfänglich auf zwei Kirchspiele, St. Marien und St. Nikolai, angelegt, sehr früh aber das dritte von St. Georg daran angeschlossen ist. Sowohl die älteren beiden Kirchspiele wie nachher die drei zusammen bilden eine Art Oval, das größere mit einem Inhalt von rund 64 Hektar. St. Nikolai nimmt die nördliche Niederung ein, an den Hafen schießend, von der Grube durchschnitten. Auf dem südlich daran stoßenden Hügel breitet sich St. Marien-Kirchspiel aus mit dem ungemein großen Marktplatz in der Mitte, während die westwärts davon gelegene Kirche fast unmittelbar an die alte Umpfählung gerückt war. Denn die Kellerstraße, Grüne Straße, Kleinschmiedestraße, Windstraße, anderseits die Speicherstraße und eine in ihrer Richtung über den Heil. Geist gezogene, dann nach der Kellerstraße abgebogene Linie bilden die Grenze des Kirchspiels. Zwei Hauptstraßenzüge, nach Süden hin sich nähernd, nach Norden zu auseinanderstrebend, an zwei Seiten des Marktplatzes vorbeistreichend, durchziehen die Altstadt in ihrer größten Ausdehnung. Geschnitten werden sie im Norden durch den Spiegelberg, an der Nordseite des Markts aber von der Lübschen- und Altwismar-Straße, und zwischen diesen Straßenzügen verlaufen in gleicher Richtung die

Grube und, die beiden altstädtischen Kirchspiele scheidend, die Breite Straße, Bademutter- und Gerberstraße. Die Regelmäßigkeit der ersten Anlage ist also unverkennbar. Ebenfalls regelmäßig laufen die Straßen der nach Süden und Südwesten vorwiegend dem Marienkirchspiele angeschlossenen Neustadt, worin sich nach Süden hin der Hügel abdacht, nach Westen hin die Niederung fortsetzt. Natürlich sind die Straßen der Altstadt fortgeführt und wie dort dem Gelände angepaßt. Tore waren dem Hafen zu eine ganze Anzahl kleinerer vorhanden und ein Haupttor, das einzige, das noch steht, die Helleporte. Umgehn wir die Stadt von da in östlicher Richtung, so treffen wir nach einander auf das Pöler Tor (ursprünglich Harolds-Tor geheißen), dann das Altwismar-Tor, das Meklenburger Tor, wohin Meklenburger- und Dankwartsstraße zusammenliefen, und endlich das Lübsche Tor. Mit den Toren sind zugleich die Hauptrichtungen des Verkehrs bezeichnet, wenn man sich vergegenwärtigt, daß das Lübsche Tor seinem Namen entsprechend nach Lübeck, das Altwismar-Tor ihm gegenüber nach Rostock weist, während das Meklenburger Tor sich den Straßen nach Gadebusch und Schwerin öffnet. Die Straßen der Stadt, deren Namen außer den ganz unbedeutenden bis zu Ausgang des 13. Jahrhunderts sämtlich bezeugt sind, danken ihre Benennung zum Teil den Toren, die sie abschließen, wie Lübsche Straße, Altwismar-Straße, Meklenburger Straße, Vor dem Pöler Tor, zum Teil ihrer Art und Gestaltung wie Neustadt, Frische Grube, Salze Grube (später Breite Straße), Faule Grube (ursprünglich Vogts Grube, jetzt Wilhelmsstraße), Hohe Straße, Schild, Hege, Schopenstehl (Teil der Schatterau), teils der Nachbarschaft bedeutender Gebäude wie Hinter dem Rathause, Hinter dem Chor (von St. Nikolai), Bei den Minderbrüdern (jetzt Schulstraße), Hinter der Schule (jetzt Kellerstraße), Mühlenstraße, Schmiedestraße, Beim Fürstenhofe, Blidenstraße, Burgstraße (jetzt Schatterau), Bei der Ankerschmiede (jetzt Ziegenmarkt), Hinter dem Herrenstall (jetzt Bauhofstraße), Schüttingstraße (nach dem Schüttinge der Krämer), teils vorzüglich in ihnen angesiedelten Gewerbetreibenden wie Krämerstraße, Böttcherstraße, Gerberstraße, Kleinschmiedestraße, Sargmacherstraße, Altböterstraße (früher Judenstraße), Weberstraße, Baustraße (d. h. Straße der Ackerbürger), Grützmacherstraße, teils Personen, Familien, Ständen

wie Dankwartsstraße (ursprünglich Dankmersstraße), Bohrstraße (entstellt aus Bozstraße), Kröpelinenstraße (jetzt Bademutterstraße), Schürstraße, Blücherstraße, Königsstraße, Papenstraße, Beginenstraße. Andere Namen sind noch nicht erklärt oder in der Erklärung unsicher, vor allem Spiegelberg, Lohberg, Schweinsbrücke, Hundestraße, Krönkenhagen. Bei Negenchören mag ein scherzhafter Bezug auf die neun Chöre der Engel zu Grunde liegen, wie auch Glatter Aal offenbar ein Scherzname ist, Schatterau (früher Burgstraße) mag eine unwirtliche, schmutzige Örtlichkeit bezeichnen sollen. Da die Namen früher nicht von Obrigkeit wegen festgesetzt, sondern vom Volksmunde gegeben sind, kann es nicht auffallen, daß sich mehrfach ein Schwanken zeigt und wiederholt ein Name dem andern hat Platz machen müssen. Für einzelne Straßen sind sogar fünf Namen nachweisbar, die einander abgelöst haben. Übrigens würde man irren, wenn man annehmen wollte, daß diejenigen Gewerbe oder diejenigen Familien, nach denen Straßen benannt sind, vor andern irgend hervorgeragt hätten. Waren die Kröpelin auch eine Familie von Bedeutung, so waren es die Blücher und König nicht. Von den Gewerben aber überragten die Wollenweber, die an der Faulen Grube dicht an dicht wohnten, die Bäcker und Schuhmacher diejenigen, deren Namen Straßen tragen, und die Schmiedestraße darf nicht auf das freilich bedeutende Gewerk der Schmiede zurückgeführt, sondern muß von der Schmiede des Rates hergeleitet werden. Nach der Bebauung, wie sie aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts bekannt ist, lagen die meisten und vermutlich auch die stattlichsten Häuser in der Lübschen-, der Meklenburger-, der Dankwartsstraße, in der Altwismarstraße und Hinter dem Rathause, am Markte und am Spiegelberge. Auch die untere Grube war stark mit Häusern besetzt.

Märkte gab es zwei in der Stadt, den großen oder gemeinen Markt, meistens schlechthin Markt genannt, von dem ein Teil auch Pferdemarkt geheißen ward, und daneben den Hopfenmarkt, der ebenfalls im Marienkirchspiel, aber hart an der Grenze da gelegen ist, wo Krämerstraße, Böttcherstraße, Breitestraße, Bohrstraße und Bademutterstraße zusammenstoßen. Jungen Datums ist die Benennung Ziegenmarkt.

Geschützt und umschlossen war die Stadt in den ersten Jahr-

zehnten ihres Bestehens durch ein urkundlich mehrfach bezeugtes Plankenwerk mit einem Graben davor. Von dem Bollwerke der Brücke beim Heiligen Geiste sind 1874 beim Sielbau Reste aufgefunden, und der morastige Grund, der bei gleicher Gelegenheit in der Kleinschmiedestraße aufgedeckt ward, findet im ehemaligen Stadtgraben dort seine Erklärung. Erst in den während der Abwesenheit Heinrichs des Pilgers herangebrochenen stürmischen Zeiten begann man, wie früher zu erwähnen war, wohl 1276 mit dem Bau einer Mauer. Noch 1296 und 1304 werden Grundstücke als bei der neuen Mauer gelegen bezeichnet, dagegen scheint an anderen Stellen noch 1290 und 1306 das Plankenwerk fortbestanden zu haben. Bis zum Jahre 1865 hat man diese Stadtmauer, um Umgehung der städtischen Akzise zu verhüten, in Stand gehalten. Jetzt stehn nur noch geringfügige Reste. Die Höhe der Mauer war, so wie sie im 19. Jahrhundert bestand, ungleich. Im Durchschnitt maß sie mit Einrechnung der Zinnen 3 ½—4 m. Die Zinnen sind nahezu 1,70 m breit, 60 cm hoch und halten einen ihrer Höhe ungefähr gleichen Abstand von einander. Die Dicke der Mauer beträgt an ihrem Fuße kein volles Meter. Mauertürme und Wikhäuser, die nach außen nur wenig vorsprangen, waren sehr ungleich verteilt. Ein Verzeichnis etwa vom Jahre 1470 zählt 35 Berchfrite und das Schmiedehäuschen auf. Doch wird man sich diese zum Teil als Aufbauten oder Anbauten von Holz vorzustellen haben. Der Wismarsche Geschichtsschreiber des 18. Jahrhunderts Mag. Dietr. Schröder berichtet von 28 Türmen über den Toren und Mauern. Drei besonders mächtige Türme (der mittelste der Kaiser genannt) standen in der Gegend der Zeughausstraße, je etwa 20 m von einander entfernt, und waren an 30 m hoch. Sie sind 1699 einer Pulverexplosion zum Opfer gefallen. Jetzt sind nur noch zwei Türme übrig. Auch die Tore waren durchweg, wie noch zu Menschengedenken das Pöler, turmartig ausgebaut, wogegen das allein erhaltene Große Wassertor (die Helleporte) hausartige Giebel zeigt. Das Meklenburger und das Pöler Tor hatten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts Vortore bekommen. Außerhalb der Mauer lief ein tiefer breiter Graben rund um die Stadt. An seiner Säuberung und Instandhaltung zu arbeiten, war Bürgerpflicht, wie er natürlich von den Bürgern gegraben war. Vor dem

Graben lag der Wall, der beim Auswerfen jenes von selbst entstehn mußte. Erwähnt wird er nur selten, doch schon 1290. In geringer Entfernung vor den Toren konnten die Zufahrtsstraßen durch Rennbäume gesperrt werden, die öfter, zuerst im 14. Jahrhundert begegnen. Zingel finde ich 1272 und 1410 bezeugt, Rondele 1522. An der Verstärkung der Werke ward 1475 und wiederholt im 16. Jahrhundert gearbeitet und zu diesem Zwecke Wall- und Grabengeld erhoben. Inzwischen haben die Waldsteinische und die mehrfachen Schwedischen Befestigungen, hernach deren Niederlegung das Gelände so gründlich umgestaltet, daß eine Erforschung der mittelalterlichen Anlagen wenig Erfolg verspricht. Verstärkt waren sie in nicht geringem Maße durch die Wismar rings umgebenden Wiesenniederungen und Wasserflächen, vor allem den großen Mühlenteich vor dem Altwismar-Tor und den Neuen Teich zwischen dem Meklenburger und Lübschen Tor. Die Feldmark umzog, wo nicht die natürliche Bodenbildung dies überflüssig machte, ein weiterer Stadtgraben und Wall, der mit Dornen und Bäumen bepflanzt war, die Landwehr, meist einfach Stadtgraben geheißen. Die Zeit der Anlage kennen wir nicht, nur wird 1399 der neue Graben beim Koschenorte (vor dem Altwismar-Tor) bezeugt. Dort, wo die Landstraßen die Landwehr schnitten, waren Burgen (auch propugnacula oder berchvrede genannt) angelegt. Sie bestanden wohl durchgängig aus einzelnen Türmen nebst Rennbäumen. Die wichtigsten waren die Lübsche Burg, die Kritzower Burg (nach Warin zu), die Hornstorfer Burg (nach Rostock zu) und das Rote Tor (nach Gadebusch und Schwerin zu).

Die hervorragendsten Bauten in der Stadt waren von je wie noch jetzt die drei Pfarrkirchen St. Marien, St. Nikolai und St. Georgen. Die letzte war anfangs Hospitalkapelle vor der Stadt gewesen und die Änderung wohl der Anlaß, daß sie als Pfarrkirche neben dem Ritter Georg als Hauptpatron den Bischof Martin erhielt. Schließlich hat die Bequemlichkeit Martin zurücktreten und in Vergessenheit geraten lassen. Daß die Kirchen nicht von Anfang an die gewaltigen Bauten gewesen sind, die unsere Bewunderung erregen, ist nicht nur selbstverständlich, sondern auch durch Zeugnisse und aus dem Augenscheine nachweisbar. Wir wissen von zwei Hauptbauperioden, dürfen aber und müssen an-

nehmen, daß den in den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts oder in den ersten Jahrzehnten des folgenden begonnenen, schon sehr stattlichen massiven Bauten andere, wohl aus Holz oder mit Holz aufgeführte, vorangegangen sind. So stellen sich die Kirchen als lebendige Zeugen der Entwicklung der Stadt dar. Gebaut haben sie die Kirchspielsbürger ohne andere Mitwirkung der Geistlichkeit als vielleicht durch Mahnen oder Beisteuer und ohne nennenswerte Beihülfe von außen, wenn auch für St. Georgen 1464 in Lübeck gesammelt ist. Die Bürger aber strebten, es den Nachbarstädten gleich oder zuvor zu tun, und ein Kirchspiel wollte wieder hinter dem anderen nicht zurückstehn. Von St. Marien werden die unteren Teile des Turms aus dem Ende des 13. Jahrhunderts herrühren, das Schiff in seiner ursprünglichen Anlage und der Chor aus den ersten Jahrzehnten des vierzehnten. Danach sind dem Langhause Kapellen vorgelegt, eine laut Inschrift im Jahre 1339. In demselben Jahre ward mit Johann Grote ein Vertrag über den Bau des Hochschiffes geschlossen. Der Chor ist 1353 geweiht. Die Hallen waren noch nicht vorhanden, als man, wohl 1381, begann, St. Nikolai nach dem Muster von St. Marien neu zu bauen, die südliche wird 1414 als neuer Bau genannt. Den wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ausgebauten wuchtigen Hauptturm schmückte, sicher seit dem Brande von 1539 bis zum 5. Januar 1661 ein Dachreiter. Demnach ist die Kirche im wesentlichen ein Werk des 14. Jahrhunderts. Über die Entstehung der jetzigen Nikolaikirche sind wir durch Inschriften, Urkunden und eine Chronik unterrichtet. Den Beginn der Bautätigkeit geben die Zeugnisse aber verschieden an und setzen ihn entweder 1381 oder 1386. Schon die damals abgebrochene Kirche war mit Kapellen ausgestattet. Der von Osten her von Heinrich von Bremen in Angriff genommene Neubau ist zunächst nur bis an die (damals noch nicht vorgesehenen) Hallen geführt und wieder ins Stocken geraten. Im Jahre 1403 ist das neue Hauptaltar geweiht. Dann ist 1434 der Bau auf Betreiben des Werkmeisters Peter Stolp durch Herman von Münster wieder aufgenommen. Das Kirchenschiff ist 1459 geweiht, der Turm oder vielmehr seine oberen Stockwerke sind von Hans Martens 1485 und 1487 gebaut. Ein stolzer Helm krönte ihn bis 1703, wo ein Dezembersturm diesen auf die Kirche stürzte. St. Nikolai stammt also aus den

letzten Zeiten des 14. und aus dem 15. Jahrhundert. Von St. Georgen geht der Chor in dieselbe Zeit zurück wie der von St. Marien, also etwa von 1310 bis 1320. Dann hat man gemäß einer Inschrift im Jahre 1404 die Fundamente des Glockenturms gelegt und diesen zu bauen begonnen. Darauf ist der Bau unterbrochen, bis in den vierziger Jahren der von St. Nikolai her bewährte Herman von Münster auch hier eingetreten ist und Kirche und Querschiff gebaut hat. Eingewölbt ist das letzte von dem ebenfalls an St. Nikolai tätig gewesenen, 1497 verstorbenen, Hans Martens. In den neunziger Jahren hat man, wie die Anlage der Sakristei zeigt, verzweifelt, den Bau plangemäß zu Ende führen zu können, nachdem schon in den sechziger Jahren die Kirche in Geldnot geraten war. Den Willen zur Weiterführung bekunden aber die Verzahnungen dem Chor zu. Der vom Mittelalter unfertig hinterlassene Glockenturm wird hoffentlich in nicht zu ferner Zeit aus den Mitteln des Wulffschen Testaments stattlich vollendet werden.

Neben den drei Pfarrkirchen erhoben sich ehemals zwei ebenfalls ansehnliche Klosterkirchen. Die der 1251 oder 1252 nach Wismar gekommenen Franziskaner oder Grauen Mönche stand mitten in der Stadt im St. Nikolai-Kirchspiel. Sie ist zuerst 1283, nochmals in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts umgebaut und vermutlich 1348 neu geweiht. Es war eine dreischiffige Hallenkirche mit polygonalem Chorschluß. Wenn sie 1810 in dem Antrage auf ihren Abbruch klein genannt wird, so wird man sich das aus ihrem Verhältnisse zu den Abmessungen der Pfarrkirchen zu erklären haben. Der Abbruch hat 1816 begonnen, und jetzt stehn nur noch unscheinbare Mauerreste. Die Kirche der 1292 hier eingezogenen Dominikaner oder Schwarzen Mönche liegt im Südosten der Stadt der Stadtmauer so nahe, daß sie auf Grund fürstlicher Begnadigung ihr heimliches Gemach darüber anlegen konnten, gerade wie die Klarissen in Ribnitz, und wie gleiche Einrichtungen den Minoriten in Stralsund und Greifswald nachgegeben waren. Später hat der Rat das zu beseitigen gewußt. Von der Kirche steht noch der von Martin Kremer begonnene, 1397 geweihte Chor, während das ihn überragende ältere dreischiffige Kirchenschiff 1878 niedergelegt ist. Kapellen waren sowohl hier wie bei den Franziskanern angebaut. Die übrigen Klosterbaulichkeiten waren

einfach gehalten, nahmen aber einen ausgedehnten Raum ein. Im Kloster der Grauen Mönche war bis zu ihrem Neubau auf demselben Grundstücke (1891) die Große Stadtschule (Gymnasium) untergebracht. Was von dem der Schwarzen Mönche noch erhalten ist, gewährt Pfründnern Unterkunft oder dient wirtschaftlichen Zwecken des alten Krankenhauses, während an der Stelle des Kirchenschiffes die Knabenbürgerschule errichtet ist. Klein gegenüber diesen Kirchenbauten ist die Kirche des Hospitals zum Heiligen Geist. Sie zeigt Reste eines romanischen Dachfrieses und wird dem Ende des 13. und dem Anfange des 14. Jahrhunderts zugeschrieben. So schlicht sie gehalten ist, würde ihre früher mehrmals angeregte Entfernung eine empfindliche Lücke im Straßenbilde zurückgelassen haben. Geradezu malerisch ist der Hof.

Der ersten Hälfte des 14. Jahrhunders angehörig ist die Kapelle Marien zur Weiden neben St. Marien, deren schöne Verhältnisse trotz langer Vernachlässigung und Mißhandlung nicht zu übersehen sind. Verschwunden sind die anderen Kapellen, die im Mittelalter das Stadtbild belebten. Es waren ihrer drei oder vier. Auf dem Kirchhofe von St. Marien erhob sich noch die zur Sühne für die Hinrichtung des Bürgermeisters Banzkow und seines Schicksalsgenossen Heinr. von Haren 1433 errichtete Blutkapelle. Auf St. Nikolaikirchhof standen eine von dem Ratmann Gottschalk Witte 1383 gestiftete und eine von Seiten der Kirche 1496 daneben gebaute Kapelle. Diese letzten beiden gehörten schon im 18. Jahrhundert der Vergangenheit an, die Blutkapelle ist 1850 abgebrochen. Ob die Kapelle, die der Pöler Pfarrer Konrad Wamekow im Hofe des Klosters Doberan (vor 1334) errichtet wissen wollte, gebaut ist, wissen wir nicht.

Von anderen öffentlichen Gebäuden ist vor allem das Rathaus zu nennen. Ein solches wird zuerst bald nach 1260 erwähnt. Im Jahre 1292 aber nahm der Rat zum Bau seines steinernen Hauses Geld auf. Die Frage, ob es von je an seinem jetzigen Platz gelegen habe, kann hier unerörtert bleiben: 1350 brannte es ab. Von dem darauf unter reichlicher Verwendung schwarzglasierter Ziegel in schönen gotischen Formen errichteten Neubau sind noch erhebliche Teile in dem im Anfange des 19. Jahrhunderts zum Teil doch nur umgebauten Rathause erhalten: in erster Linie der treffliche gewölbte Keller und die ehemals offene

Gerichtshalle im Westen. An einzelnen Räumlichkeiten werden die große und die kleine Laube, das Gemach der Kämmerer und die große und die kleine Schreiberei genannt. Der Ratsstuhl schloß sich an die große Laube an. Eine besondere Kapelle hatte es so wenig wie die Rathäuser der verwandten norddeutschen Städte. Ebensowenig hat es ein eignes Archivlokal gehabt. Die Stadtbücher, Testamente und andere Urkunden wurden auf der Kämmerei aufbewahrt, die wichtigsten Urkunden beherbergte aber im 15. Jahrhunderte ein Schrank uppe der treppe, alz men up dat radhus geit. Die Huldigungen werden auf der Rathauslaube stattgefunden haben, von wo auch die Bürgersprache verkündet ward. In den unteren Räumen hatten die Gewandschneider ihre Stände. Daß größere Festlichkeiten, wie Hochzeiten, mit Vorliebe im Rathause abgehalten wurden, ist selbstverständlich. Bald nach der Mitte des 16. Jahrhunderts trat aber dafür das Neue Haus der Brauer und Kaufleute (jetzt die Eberhardtsche Hof- und Ratsbuchdruckerei) ein.

Sehr wenig wissen wir über den mittelalterlichen Fürstenhof. Es sind aber bei der Einrichtung des Johann Albrecht-Baues für das Amtsgericht im Untergeschosse und im ersten Stockwerke gotische Profilierungen aufgefunden, die beweisen, daß jener Herzog 1554 wesentlich einen Durchbau vorgenommen und ein weiteres Stockwerk aufgesetzt hat. Das so umgebaute Haus war aber wahrscheinlich der von seinem Oheim Herzog Heinrich 1506 errichtete Saalbau, woraus Gerüchte einen Festungsbau gemacht und daher Aufregung in den Wendischen Städten hervorgerufen hatten. Der westwärts daran stoßende Flügel ist ebenfalls von Herzog Heinrich 1512/13 erbaut.

Von städtischen Gebäuden mag neben dem Rathause am meisten die an der Westseite des einst größeren Marktplatzes erbaute Reihe schmaler Buden in die Augen gefallen sein, wodurch die Hege gebildet und wonach sie benannt ist. Diese Abhegung scheint im Anfange des 14. Jahrhunderts eingetreten zu sein. Jene Buden aber waren nach den bis tief ins 19. Jahrhundert erhaltenen Resten zu Ausgang des 14. Jahrhunderts und im folgenden unter Verwendung reichen Schmucks gebaut. Einfacher war die Budenreihe hinter dem Rathause gehalten, abgesehen von den westlichsten frei dem Markt zugekehrten und dem die Ecke

bildenden Hause der Ratsapotheke, die einen schönen gotischen Giebel wohl aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Lübschen Straße zukehrte. Eine ältere Ratsapotheke hatte in der Krämerstraße gelegen. Die Apotheke ist von der Stadt 1797 verkauft, während sie früher stets verpachtet ward. Wie die Apotheke so lag auch das Haus der städtischen Münze anfänglich, im 14. Jahrhundert, in der Krämerstraße. Im 16. ward sie in das Emkesche Haus verlegt, d. h. in das Haus am Markte, worin der Rat im späten 15. Jahrhunderte für seine Rechnung Eimbeker Bier ausschenken ließ. Es ist ebenfalls 1797 veräußert und gehört jetzt der Meklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank. Die städtische Wage wird zuerst 1322 genannt, aber schon 1277 hat es einen Ratswäger und also auch die entsprechende Einrichtung gegeben. Nach der Bürgersprache von 1347 mußte auf ihr alles gewogen werden, was schwerer als ein Liespfund war. In älterer Zeit scheint die Wage bei der Wagebrücke an der Grube gelegen zu haben, später war sie der Brücke angeschlossen. Vom 13. bis 16. Jahrhundert begegnet ein städtisches Heringhaus an der Grube in der Nähe der Mühle, des Rates Backhaus im 15. und 16. Jahrhundert (1606 von der Schiffergesellschaft erworben), im 14. Jahrhundert ein Blidenhaus, wovon die Blidenstraße genannt ist, endlich noch ein Küterhaus, Gerberhaus und Pelzerhaus. Die Büttelei in der Büttelstraße kommt zuerst 1282 vor, der Kak oder Pranger auf dem Markte 1335. Von einem Roland dagegen ist keine Spur. Bedeutender als die zuletzt genannten Anlagen war der städtische Marstall oder der Herrenstall in unmittelbarer Nähe des Altwismar-Tors, woran bis 1876 der Name der damals in Bauhofstraße umgetauften Straße Hinter dem Herrenstall erinnerte. Gegenüber an der anderen Seite des Tors lag die Herrenschmiede. Mit dem schon 1294 bezeugten Marstalle war eine bedeutende Acker- und Wiesenwirtschaft verbunden. Die Ackerwirtschaft ist um das Jahr 1600 eingestellt, die letzte Heuernte 1707 gehalten, der Marstall 1758 oder 1759 eingegangen, und das Gebäude gerade wie die Schmiede 1797 verkauft. Wieviele Pferde im Mittelalter gehalten sein mögen, wird schwerlich zu ermitteln sein. Brauchte die Stadt selbst im 16. Jahrhunderte vielleicht weniger, so wurden damals nicht selten ihre Pferde und Wagen vom fürstlichen Hofe in Anspruch genommen und ebenso bei festlichen

Gelegenheiten Trabanten erfordert, für deren Kleidung in Sammet und Seide dann ein Großes darauf ging.

Von den städtischen Mühlen war schon die Rede, auf die übrigen aber, die in größerer Zahl, meistens Wassermühlen, weniger Windmühlen, in der Nähe der Stadt lagen, kann ich mich hier nicht einlassen.

Zu den Kirchen gehören Pfarrgehöfte, Küstereien, Schulen und Werkhäuser. Von den jetzt bestehenden Baulichkeiten reicht die in zurückgezogener Stille lauschig gelegene Pfarre von St. Marien mit ihrem Hauptbau noch ins Mittelalter, etwa in die Zeit um 1500, zurück. Das wohl funfzig Jahre ältere zweite Pfarrhaus war damals die Wohnung des Werkmeisters. Auch die Alte Schule dieses Kirchspiels steht noch als ein Prachtstück der gotischen Ziegelarchitektur Norddeutschlands. Sie dürfte ums Jahr 1400 gebaut sein, war übrigens ehemals von größerer Längenausdehnung, mußte sie doch auch die Schüler aus dem Georgenkirchspiel aufnehmen.

Außer dem Fürstenhofe gab es in der Stadt noch manch andern Hof. Als solche bezeichnete man ausgedehnte Grundstücke mit reichlichem Hintergelaß, die oft zwei Straßenfronten hatten. Derartige Höfe besaßen die Klöster Doberan und Neukloster von 1312 und 1318 an, bis sie zu bestehn aufhörten, das Kloster Cismar von 1318 bis 1374, der Livländische Schwertorden von 1330 bis 1356. Dieser Hof hat später dem Bürgermeister Banzkow und sicher seit 1438 den Antonitern zu Tempzin gehört. Sein altes Portal können wir noch in der Papenstraße erblicken. Andere Höfe waren in Besitz einzelner Mitglieder der Mannschaft, noch andere im Besitz von Bürgern. Der Grüne Hof hat der Grünen Straße ihren Namen gegeben. In späterer Zeit war man geneigt, den reichlichen Platz mit Hinterhäusern zu besetzen, wie das in Lübeck und Hamburg im Großen geschehen ist. Hier verbot es die Bürgersprache von 1382 an und gestattete nur den Anbau an offenen Durchgängen.

Bescheidener an Umfang als die Höfe waren die Hausgrundstücke, die man gern als Erbe benannte, ein Name, der allerdings auch jene größeren mitbegriff. Was aber bei der Einteilung der Straßenblöcke in Erben überschoß, namentlich bei Eckgrundstücken an Seitenstraßen oder an Hinterstraßen, das ward mit Buden be=

setzt, die oft zu vier, fünf, sechs, sieben unter einem Dache vereinigt ein Zubehör zu einem Erbe bildeten. Aber auch einzeln sind sie zwischen Häusern eingesprengt. In den ältesten Stadtbüchern kommen bis 1300 hin viele unbebaute Wurten vor. Wurtzinse aber scheinen nur in geringem Maße und vorwiegend in Händen von Privaten bestanden zu haben.

Was die Bauweise anlangt, so sind massive Häuser anfangs eine Ausnahme gewesen. Das liegt in den Dingen, und daraus erklärt sich das Hervorheben steinerner Häuser in den Stadtbüchern zu Ende des 13. und im Beginne des 14. Jahrhunderts. Dem ältesten, das von ungefähr 1250 bis 1272 reicht, ist solche Unterscheidung noch fremd. Damals wird der Fachwerkbau ausschließlich geherrscht haben, wie er in jener beregten späteren Zeit vorgewogen haben wird, denn Holz- und Lehmhäuser werden zwar neben den Steinhäusern erwähnt, aber doch sehr selten. Die in den Stadtbüchern zu verfolgende stetige Zunahme der Steinbauten aber wird mit einer Willkür aus dem beginnenden 14. Jahrhundert zusammenhangen, wonach die Stadt zu massiven Bauten bis zu einer Höhe von 30 und einer Tiefe von 60 Fuß 5000 Steine zusteuern wollte. Um die Maßangaben zu vervollständigen, füge ich hinzu, daß die übliche Breite der Giebelhäuser 30 Fuß (etwa 8½ m) beträgt. Jene Willkür aber ist offenbar durch einen vermutlich 1305 ausgebrochenen verheerenden Brand hervorgerufen, dem ein anderer 1267 vorangegangen war und weitere in den Jahren 1377 und 1452 nachfolgten. Die Bedachung wird frühzeitig hart gewesen sein. Wenigstens deutet kein Zeugnis irgend einer Art auf das Gegenteil hin, wie das für andere Städte, z. B. für Göttingen der Fall ist. Schornsteine galten im früheren Mittelalter nicht für eine allgemein notwendige Anlage, und es ward den Bäckern erst 1420 aufgegeben, solche über ihren Backöfen zu erbauen. Wie aber in Lübeck 1466 Schornsteine bezeugt sind, die nur bis auf den Boden gezogen waren und die den Rauch binnen Daches abziehen ließen, so gab es solche hier noch im Jahre 1665. Als eine besondere Art unterschied man die Flämischen, auch darf nicht übersehen werden, daß unter Schornstein nicht nur eine Vorrichtung zum Abziehen des Rauches, sondern auch eine Heizungsanlage überhaupt verstanden

worden ist. Die Giebel wurden in ältester Zeit weit überwiegend so einfach wie möglich hergestellt, und Bretterverschalung, vielleicht sogar Verzäunung wird auch bei Häusern nicht ausgeschlossen gewesen sein. Bei den Buden, die ihre Stirnseite der Straße zuwendeten, war Verschalung, wie man sie noch etwa in Travemünde sieht, wohl lange hin Regel. Massive Giebel verlangt zuerst die Verordnung zur Verhütung von Feuersgefahr vom Jahre 1829. Erst die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts wird mehr und mehr massiver Schmuckgiebel, ausnahmelos mit Treppenabstufung, gebracht haben, deren Überbleibsel noch jetzt eine Zierde der Stadt sind. Sogar Buden wurden dieses Schmuckes teilhaftig. Überhaupt zeichnete sich Wismar am Ende des Mittelalters, als Einwohnerzahl und Erwerb schon arg zurückgegangen waren, durch seine stattlichen Steinhäuser noch vor anderen Städten aus und konnte sich darin mit Rostock messen. Fachwerkhäuser haben auch damals nicht ganz gefehlt, und einzelne hatten sich aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts bis fast in die Gegenwart gerettet. Da die Häuser ohne Zwischenraum an einander stießen, so vernotwendigte sich eine Fassung und Ableitung des Regenwassers und der Schneeschmelze. Dazu dienten aus Balken ausgehauene Rinnen, die auf die (oft gemeinsamen) Seitenmauern gelegt waren und so weit vorsprangen, daß sie den Wasserstrahl mitten auf die Straße ergossen.

Die Tür war in den Häusern stets in der Mitte angeordnet, und war sie wie bei den gotischen Giebelbauten zum Portal ausgestaltet, so reichte es mit seinem Bogen bis in den ersten Stock hinein. Die Türflügel werden in der Mitte quergeteilt gewesen sein. Der Einbau von Wohnräumen richtete sich nach den Bedürfnissen. Durchweg waren aber die Häuser nur für Eine Familie berechnet und nicht danach bemessen, noch Wohnungen für Mietsleute herzugeben. Freilich kommen Mietsverhältnisse häufig genug vor: schon 1279 ist in Wismar ein solches bezeugt, und 1429 gab es in Lübeck eine gesetzmäßige Umzugszeit. Es handelt sich aber fast stets um ganze Häuser und nur selten um einzelne Kammern. Oft wurden die Mietsverträge in der Art eines Kaufs auf Lebenszeit abgeschlossen. Für die Familie aber war das Bedürfnis an Wohnräumen nicht entfernt so groß wie jetzt. Entweder befand sich beiderseits der Tür eine Stube, von denen eine als Kontor

dienen mochte, oder es war auch nur Eine Stube angelegt und an der anderen Seite ein Verschlag für den Handwerksbetrieb, wenn nicht etwa dort das Braugerät aufgestellt war. Nach hinten schloß sich die Küche an, und ihr folgte unter Umständen noch ein Gemach. Gegenüber der Küche war die Treppe angebracht, die (wenigstens im 16. und 17. Jahrhundert) auf eine quer durch das Haus gehende Galerie zu führen pflegte, von der aus man den Zugang zu den niedrigen Kammern des ersten Stockes gewann. Es kommen aber auch mehrere Treppen im Hause vor, auch Wendeltreppen. In der hinteren Hälfte des Hauses reichte die Diele durch die beiden unteren Geschosse, ihre Decke aber wurde durch einen mächtigen, oft mit Schnitzwerk verzierten Ständer gestützt. Alle oberen Geschosse, meist vier, selten fünf oder weniger waren Bodenräume, die durch Luken Licht erhielten. Hier war reichlich Platz, um Vorrat an Korn, Hopfen und sonstiger Ware aufzubewahren. Kornvorrat hielt sich aber nicht nur der Kaufmann, der Bäcker und Brauer, sondern auch der Bürger insgemein, und das nicht nur, weil man nach der Ernte am billigsten einkaufen konnte, sondern man war auch gesetzlich genötigt, Vorrat für ein ganzes Jahr einzunehmen, damit für alle Fälle Vorkehrung getroffen sei. In der ältesten Zeit wird man sich ohne Glasfenster haben behelfen müssen. Aber schon 1290 ward ein Herbordus, operarius fenestrarum, Bürger und außer ihm bis 1332 noch drei andere Glaser, alle vier von auswärts kommend, so daß ihre Zahl leicht größer gewesen sein kann. Der Glaser, der 1334 und 1335 der Stadt eine Bude abmietete, ist leider nicht namhaft gemacht. Sicher wird unser Norden gegen Wien nicht zurückgestanden haben, wo Enea Silvio um 1450 Glasfenster allgemein vorfand. Ja, ich halte es für wahrscheinlich, daß zu der Zeit, wo man die Kirchen mit den riesigen Fenstern ausstattete, also im 14. Jahrhunderte, die Verglasung in den Bürgerhäusern nicht mehr Ausnahme gewesen ist. Zur Sommerzeit hat sicher die Diele und wahrscheinlich sogar in hervorragendem Maße der Familie zum Aufenthalte gedient. Im Winter kroch man gewiß gern zusammen, denn die Heizvorrichtungen, seien es Kamine (Schornsteine) oder Kachelöfen, werden nicht allzuviel geleistet haben, und in der Regel wird schwerlich mehr als Ein Zimmer im Hause heizbar gewesen sein. Es ist bezeichnend, daß der

Witwe des sehr vermögenden Klaus Karbow zu Lübeck, die 1451 zu ihrem Vater Albrecht Murkerke zieht, für ihre Kammer ein Schornstein gebaut werden soll, falls sie es wünscht. Eine Einrichtung, die wir nicht mehr kennen, war das Handwasserbecken. Sonst erschöpfte sich, vom Küchen-, Trink- und Eßgerät abgesehen, der Hausrat so ziemlich in Bettstellen, Laden (Kisten), Schränken, Tischen, Bänken, Schreibpulten (Kontoren).

Noch beschränkter wohnte man in den Buden, die die Tiefe der Häuser bei weitem nicht erreichten und neben der Haustür nur für Ein Zimmer Platz boten. Auch werden die Querbuden, und die überwogen, meist nur Ein Geschoß gehabt haben. Schließlich kommen als Wohnungen armer Leute — man nannte sie im 15. und 16. Jahrhundert Kellerlöwen — Wohnkeller in Betracht. Sie waren durch einen besonderen Eingang (Kellerhals) von der Straße her von Haus oder Bude unabhängig gemacht. Gewölbte Keller, obgleich es daran nicht fehlte und solche mit mittelalterlichen Gewölben auch in Privathäusern sogar auf unsere Zeit gekommen sind, werden den Balkenkellern gegenüber stets die Minderzahl ausgemacht haben.

Vor den Häusern angesehener Leute waren vielfach Steinbocken mit ihren Wappen aufgestellt, die Außenlehne von Bänken bildend. Sonst rückten die Türen zu den Wohnkellern weit auf die Leisten vor, und auch an Vorbauten von Schweinekoben wird es nicht gefehlt haben. Aushängeschilder in unserer Art kannte man nicht, dagegen werden schon damals Barbiere ihr Becken, Schlosser Schlüssel ausgehängt haben. Die Wohnungen der Träger waren durch ein Spunt an der Tür kenntlich. Verzog einer, so verlangte die Rolle, daß er es tilgte. Auch andere Häuser werden ihre Abzeichen gehabt haben und danach benannt sein wie Spuntkroch, grauer Esel, Schwan, Roter Hahn, Regenbogen. Andere benannte man nach Auffälligkeiten ihrer Gestalt wie Altarleiste, Badelaken, später Puderbüchse.

Stark vertreten gegenüber jetzt waren die öffentlichen Badestuben. Sie begegnen schon auf den ersten Seiten des ältesten Stadtbuchs, also um 1250 oder sehr bald danach. Im 14. und 15. Jahrhunderte dürften ihrer mindestens sechs nebeneinander bestanden haben. Die neue Badestube, von der Badstaven und Stavenstraße ihre Namen herleiten, taucht 1475 auf und dauerte,

zuletzt kaum mehr gebraucht, in das 18. Jahrhundert hinein. Das Gerät einer Badestube, das 1523 von Gerichts wegen aufgezeichnet ward, bestand in 9 Butten und 17 Bänken. Das Publikum, das sie benutzte, wird recht gemischt gewesen sein. Da kamen nach einer Äußerung des Ribnitzer Chronisten Slaggert (1526) Männer und Frauen zusammen, Knechte und Mägde, jung und alt, Mönche, Taugenichtse, Huren und Buben, Kranke, Lahme und Gesunde. Aber doch schwerlich so ganz bunt durch einander, wenigstens war in Lübeck und Hamburg im 14. Jahrhundert die Badezeit für Männer und Frauen getrennt, anders als in Brügge und in Nowgorod. Häufig waren Diebstähle in den Badestuben, für die Zeit von 1400 bis 1428 bezeugt das Wismarsche Verfestungsbuch nicht weniger als sechs.

Nicht jede Nachbarschaft brauchte man sich gefallen zu lassen, und aus dem mittelalterlichen Lübeck liegen Beispiele vor, daß die Nachbarn sich der Einrichtung neuer Backhäuser, Brauhäuser, Talgschmelzen mit Erfolg erwehrten. Auch konnte der Nachbar eines verfallenden Hauses für daraus erlittenen Schaden Ersatz bei dem Eigentümer suchen, der Rat aber verlangte von Eigentümer und Rentner Wiederaufbau unter der Drohung, sonst das Grundstück einziehen zu wollen.

Kurz bevor diese Drohung in den Bürgersprachen erscheint, in den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts zählte man in der Stadt etwa 580 Häuser, 1300 Buden und 180 Wohnkeller, konnte aber natürlich mit Gebot und Drohung dem Verfall nicht steuern. Um 1510 waren 567 Häuser, 816 Buden, 44 Wohnkeller vorhanden, 1677 aber nur noch 440 Häuser, 680 Buden, 10 selbständige Wohnkeller. Die letzten Wohnkeller sind in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschwunden.

Die Straßen sind früh gepflastert. Schon aus den funfziger Jahren des 13. Jahrhunderts liegt ein Zeugnis dafür vor. Hat man aber auch zuerst an einen Knüppeldamm zu denken, so ward doch bereits im Anfange des folgenden Jahrhunderts Steinbelag verwendet. Die Sorge für das Pflaster lag den Anliegern ob, denen ihre Verpflichtung wiederholt eingeschärft wird. Oft kehrt das Verbot wieder, nicht ohne obrigkeitliche Erlaubnis den Damm aufzubrechen, ihn zu erhöhen oder zu senken. Im Jahre 1480

wird der allgemein üble Zustand des Pflasters beklagt und verlangt, daß ein jeder vor seinem Hause, seinen Buden und Kellern seinen Teil aufnehme und bessere. Leisten, die man jetzt nicht gerade schön oder geschickt Bürgersteige nennt, sind 1348 anscheinend zuerst bezeugt; in Braunschweig, Lüneburg, Köln sagte man Steinweg, in Süddeutschland bsetz. Die Mahnung, die Straße rein zu halten, kehrt in jeder Bürgersprache wieder, ohne daß man daraus (wie aus ähnlich wiederholten polizeilichen Bekanntmachungen unserer Zeit) auf ihre Erfolglosigkeit schließen dürfte. Diese Reinigung sollte sonnabendlich geschehen, das Kehricht aber nicht auf der Leiste verbleiben noch den Nachbarn zugeschoben, vor allem aber nicht bei Regen in die Rinnsteine geworfen werden. Eine Organisation des Abfuhrwesens muß schon im 15. Jahrhundert bestanden haben. Hinausgebrachter Mist sollte nicht die Nacht über auf der Straße lagern. Gegen Anfang des Winters aber, zu Martini, durchschritt der Fronerknecht abends die Stadt, um mit dem lauten Ruf: har (Schmutz) van der straten, edder mine heren laten panden zur Wegschaffung des Schmutzes aufzufordern. Besondere Mahnungen vernotwendigten sich gegen die schamlose Verunreinigung mancher Plätze. Sogar die nähere Umgebung des Rathauses, „wo doch fremde ehrbare Leute geistlichen und weltlichen Standes aus- und eingingen", war solcher Unfläterei ausgesetzt.

Straßenbeleuchtung war unbekannt. Wer während der Dunkelheit draußen zu tun hatte, mußte selbst sein Licht mit sich führen, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, zu Schaden zu kommen. Er sollte aber auch ein Licht tragen, um sich den Wächtern erkennbar zu machen und den Verdacht unredlichen Vorhabens fern zu halten. Bei Feuersbrunst und anderer Gefahr werden auch in Wismar Pechkränze auf dafür angebrachten Pfannen für Licht gesorgt haben. Das geschah auch bei hohem Besuch, und außerdem sperrte man dann nachts die Straßen mit starken Ketten. Die Klammern dafür sind noch an einigen Eckhäusern wahrzunehmen.

Von einer Wasserleitung zeugt die 1422 vorkommende Benennung Gegenüber dem Pipensode (beim Ziegenmarkte), also in einer Gegend, wo das Wasser der Grube wegen der Nähe des Hafens ungenießbar war und Brunnen schwerlich gegraben werden

konnten. Pipensot ist aber ein durch eine Rohrleitung gespeister Brunnen. Die Anlage wird sogar noch älter sein, da das 1357 bezeugte apud fontem nicht wohl anders bezogen und gedeutet werden kann. Umfänglich wird diese Leitung nicht gewesen und die Masse der Einwohner auf Privatbrunnen, mehr aber wahrscheinlich noch — man denke an den Bedarf der Brauer — auf den Bezug des Wassers aus der Grube oder von Wasserführern angewiesen gewesen sein. Die Leitung von Metelstorf her ist um 1570 entstanden.

Vor der Stadt dräute wohl stets der Galgen von der Höhe des jetzigen alten Kirchhofs vor dem Meklenburger Tor, und auf ihn wird die Nachricht von einem Bau aus Mauerwerk vom Jahre 1403 zu beziehen sein, woran man als ersten den Ritter Johann v. Göhren in Stiefel und Sporen gehängt haben mag. Jedoch sind auch anderswo, z. B. bei St. Jakobs vor dem Lübschen Tore, Hinrichtungen vollzogen, wo der nun unter den neuen Hafenanlagen verschwindende Galgengraben die Erinnerung an die ehemalige Richtstätte wach gehalten hat, und für das seefahrende Volk war zeitweise (z. B. 1489) am Strande vor dem Pöler Tor ein Galgen errichtet. Auf offnem Markte sind der Bürgermeister Banzkow und der Ratmann Heinrich v. Haren enthauptet. Eingescharrt wurden die Gerichteten 1495 auf dem Kagenmarkte, im 17. Jahrhunderte auf dem Kirchhofe von Alt-Wismar, wo ausgangs des 15. Jahrhunderts eine Kapelle zum Heil. Kreuze gebaut war.

Von dem Aussätzigenhaus vor dem Lübschen Tor wird später zu reden sein.

Fragen wir nach den Bewohnern der Stadt, so ist es mit Hülfe des ältesten Stadtbuchs möglich, eine Vorstellung über die Herkunft der während der ersten hundert Jahre ihres Bestehens Zugezogenen zu gewinnen. Sie stammen überwiegend und je später je mehr aus dem Meklenburgischen und den westlich und südlich benachbarten Gebieten, ein sehr beträchtlicher Teil aus Niedersachsen, Friesland, Westfalen. Auch der Niederrhein, Holland und Flandern sind nennenswert vertreten, und endlich stellt noch Dänemark ein gewisses Kontingent. Bedenklich ist es,

die Einwohnerzahl vor dem Jahre 1799, wo zuerst gezählt ist, schätzen zu wollen. Vorab sind fast gar keine Steuerlisten erhalten, dann aber und vor allem fehlt es an dem zuverlässigen Schlüssel, um aus der Zahl der Steuernden die der Einwohner zu errechnen. So wie man jetzt zu rechnen oder zu schätzen pflegt, würde man für das Jahr 1475 Wismar auf gegen 8000 Einwohner anzuschlagen haben, und das mag einigermaßen zutreffen. Wahrscheinlich war derzeit die Bevölkerung im Rückgange. Übrigens bedeutete damals Wismar mit seinen 8000 Einwohnern in jeder Hinsicht viel mehr als jetzt mit der dreifachen Zahl.

Unterschieden wurden die Einwohner ihrer Rechtsstellung nach in Bürger, Geistliche und Gäste. Als Grundsatz ist anzunehmen, daß mit Ausnahme der Geistlichen jede selbständige Person, die sich dauernd in der Stadt niederließ, gleichgültig ob Mann oder Frau und ob zum Erwerben oder nur zum Wohnen, Bürger sein sollte. Auf die Kinder der Bürger, sofern sie zu der Zeit, wo Vater oder Mutter das Bürgerrecht erwarben, das zwölfte Jahr nicht erreicht hatten, erbte in Wismar wie weithin, vielleicht überall in Deutschland dies Recht. Sie traten, wie man es ausdrückte, in die Eidespflicht ihres Vaters ein, wurden auch während des ganzen Mittelalters weder zum Bürgereide herangezogen noch in die Bürgerliste eingeschrieben. Noch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, wenn die Zeitangabe (vor 20 Jahren) genau genommen werden dürfte, bis zum Jahre 1561 brauchte sich nach einer 1581 gefallenen Behauptung des Rates der Bürgersohn nur den Kämmerern vorzustellen und sich ohne Eidleistung gegen eine Zahlung von 4 Pfenningen in die Bürgerliste einschreiben zu lassen. Damals ist zufolge gleicher Quelle durch einen allgemeinen hansischen Rezeß angeordnet, daß auch Bürgerkinder vereidet werden sollten, und es ist von da an bis 1890 von diesen die Erlegung von 10 Schillingen und 6 Pfenningen verlangt worden, für die Fremden aber, die bis dahin diesen Satz zu zahlen hatten, derselbe erhöht und gemäß ihrer Leistungsfähigkeit wahrgenommen worden. Mittelalterliche Bürgerlisten sind allein von etwa 1290 bis 1340 erhalten.

Nach eignem Rechte lebten die Geistlichen, wurden aber wegen ihres etwaigen Grundbesitzes oder ihrer aus städtischen Grundstücken fließenden Renten, wenn auch nur mittelbar, zu Steuern

herangezogen. Auch scheute sich der Rat nicht, gewisse Statuten zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit über sie auszudehnen.

Für die Gäste, die sich vorübergehend in der Stadt aufhaltenden Leute, waren ihre Wirte dem Rate dafür verantwortlich, daß sie sich den Ordnungen fügten und die Stadt nicht gefährdeten. Sie werden sehr geneigt gewesen sein, Bürgerrecht zu gewinnen. Wenigstens hatte die Hanse Anlaß zu verbieten, daß jemand in zwei Städten Bürger sei.

Handwerks- und Kaufgesellen, die einen eigenen Haushalt gründeten, werden ohne Zweifel Bürger geworden, vielfach übrigens Bürgersöhne gewesen sein. Ihrer Rechtsverhältnisse wegen hat man sich kaum Skrupel gemacht, sondern sie sicher einfach als der städtischen Jurisdiktion in ihrem ganzen Umfange unterworfen angesehen und behandelt.

Nicht völlig geklärt ist der mittelalterliche Begriff eines Einwohners. Dies Wort begegnet zuerst wohl in geistlichen Urkunden z. B. über die Ausdehnung von Bann und Interdikt, in städtischen Urkunden aber alleinstehend, um alle diejenigen kurz zu begreifen, die der städtischen Botmäßigkeit unterstanden, es kommt aber auch in gleicher Absicht ergänzend neben Bürger vor, und in der Anwendung auf einen einzelnen wird es beispielweise 1513 in einem Briefe des Wismarschen Rats für den Mag. Ludolf Slüsewegge gebraucht, obgleich er nach früheren Zeugnissen wirklich Bürger war und aus einem einheimischen Geschlechte stammte. Man wird aber gern zu dem bequemen Worte als Behelf gegriffen haben, da man sich bewußt war, daß doch nicht jeder Bürger geworden war, der es von Rechtswegen hätte werden müssen. Auch mögen Gäste, ohne ihr auswärtiges Bürgerrecht aufzugeben und ohne also Bürger werden zu können, bei längerem Aufenthalte in ein näheres Verhältnis zur Stadt getreten, und diese im besonderen als Einwohner bezeichnet sein. Solcher werden jedoch in Wismar nicht viele zu finden gewesen sein.

Landesherrliche Beamte gab es, nachdem das Gericht, der Zoll, die Münze und die Mühlen an die Stadt veräußert waren, nicht in der Stadt, wenn man nicht den Kastellan, der den Fürstenhof gehütet haben muß, anziehen will. Ritter oder ritter-

mäßige Mannen sind nach Niederbrechung der fürstlichen Burg nur in geringer Zahl in Wismar ansässig gewesen, und die einzelnen, denen man gestattete Grundstücke zu erwerben, mußten sich verpflichten, sie nur an Bürger zu verkaufen.

Die Juden sind, mindestens zum Teil, Bürger gewesen. Ihre Zulassung oder Stellung — das Genaue ist nicht bekannt — gab mehrere Male Anlaß zu Zwistigkeiten mit den Landesherrn. Ebenso verursachte die Entführung des Danies durch den Knappen Heine Behr, der ihn nächtlicher Weile über die Mauer schleppte, 1339 Ungelegenheiten, wenn sie auch mit einer „glorreichen" Sühne endigten. Die hiesigen Juden scheinen sehr wohlhabend gewesen zu sein. Der ihnen gegenüber Bürgern erlaubte Wucher, wöchentlich 3 Pfenninge von der Mark, erreichte aber auch 80 v. H. im Jahre. Rostocker Juden nahmen nachweislich 108 v. H., während in Straßburg funfzig Jahre später 22 v. H. gestattet waren. Aus Wismar verschwinden die Juden mit dem großen Sterben von 1350, an das sich eine Judenverfolgung anschloß, und erst das Jahr 1866 hat ihnen wieder Zutritt verschafft.

Der Bürger war verpflichtet zu schossen, zu graben und zu wachen, d. h. Steuern zu zahlen, am Stadtgraben zu arbeiten, Grube und Hafen zu reinigen und Wache zu leisten, aber auch sich an der Verteidigung der Stadt und an Kriegszügen zu beteiligen. Der Pflicht, zu graben und zu wachen, vermutlich auch der Wehrpflicht konnte durch Vertreter genügt werden.

Die Gesamtheit der Bürger unterschied man in erbgesessene Bürger oder Bürger schlechthin, und in Ämter und Gemeinheit. Bürger im vollen Sinne des Wortes war derjenige Bürger, der ein volles Haus zu eigen hatte. Solch Haus berechtigte ihn, sich gegen eine gewisse Abgabe to late (zur Verlosung) schreiben zu lassen und an der alle sieben Jahre wiederkehrenden Auslosung der städtischen Ackerstücke teilzunehmen. Anderseits war er verpflichtet, sich einen vollständigen Harnisch zu halten. Wie die Listen über Schoß und Wachtgeld und später über Kontribution und Service nach den Kirchspielen gesondert geführt wurden, so berieten, beschlossen und wählten bei gegebener Gelegenheit die erbgesessenen Bürger nach Kirchspielen getrennt, eine Scheidung, die vermutlich auch in der Wehrverfassung zu Tage getreten ist. Wurden in den Zeiten bürgerlicher Unruhen Ausschüsse gebildet, so stellten zu diesen

die Bürger meist doppelt so viel Mitglieder als die Ämter: 20 gegen 10, 40 gegen 20, allerdings auch 9 gegen 6. In dem von 1583 bis 1830 bestehenden Ausschusse saßen 20 Bürger und 20 Amtleute.

Die Ämter umfaßten die Handwerker, Hoken und Krämer. Sie wurden wohl ausnahmelos durch ihre Werkmeister vertreten, die sicher seit 1430 vom Rate eingesetzt wurden. Wenn der Rat in wichtigen Angelegenheiten mit den Werkmeistern verhandelte und ihre Zustimmung einholte, so haben diese aber wohl stets mit ihren Ämtern Rücksprache genommen. Gegen Ausgang des 16. Jahrhunderts und von da an hängten die vier „großen" Gewerke der Wollenweber, Schuhmacher, Schmiede, Bäcker an Urkunden, in denen die Einstimmigkeit der Bürgerschaft besonders zum Ausdruck gebracht werden sollte, namens dieser ihre Siegel neben das große Stadtsiegel. Unbekannt sind die bürgerlichen Berechtigungen derjenigen Handwerker, die Hauseigentümer waren. Vermutlich sind sie in jeder Beziehung im Verbande ihres Amtes geblieben, werden aber die Rüstung der Vollbürger sich haben beschaffen müssen, wogegen sie an der Ackerverlosung Teil hatten. Die größeren Ämter hatten eine gewisse Anzahl Harnische und jedes Amt hatte eine bestimmte Zahl Gewappneter zu stellen.

Neben Bürgern und Ämtern wird öfter noch die mente, meinheit, gemeine genannt. So gewiß nun unter diesen Wörtern die Gesamtheit aller Bürger, also auch der Erbgesessenen und der Ämter begriffen sein können und sind, ebenso gewiß bezeichnen sie in anderen Fällen die große Menge, die außerhalb und unterhalb jener Verbände steht: Träger, Brauerknechte, Arbeitsleute oder das lose Volk. Unzweifelhaft ist auch nach Umständen die Willensmeinung dieser Menge eingeholt und sicher hat sie an der großen Bürgerversammlung teilgenommen, die jährlich berufen ward, um anfänglich die städtischen Willküren gut zu heißen, hernach die Bürgersprache anzuhören, um sich danach zu richten.

Unter der erbgesessenen Bürgerschaft ragte naturgemäß eine Anzahl Familien oder einzelner durch Besitz oder besondere Tüchtigkeit oder Wertschätzung hervor, wodurch sie sich auszeichneten oder deren sie sich erfreuten. Aus ihnen vorzüglich ward der Ratsstuhl besetzt. Ein Versuch der ersten Familien, der um 1580 gemacht ward, sich als Geschlechter neben den Rat, Erbgesessene und Ämter

zu stellen, scheiterte. Übrigens drängt sich die Beobachtung auf, daß nur wenige der mehr hervorragenden Familien drei Geschlechtsfolgen überdauert haben. Auch diejenigen, die Landgüter erworben haben und wie die Hanstert in die Mannschaft des Landes eintraten, sind in kurzem ausgestorben. Verschwägerungen mit Angehörigen der Mannschaft sind öfter vorgekommen. Die Stalköper und Loste haben den Bistümern Ratzeburg und Schwerin Bischöfe gegeben: Johann (1466—1479) und Konrad (1482—1503), ein anderer aus Wismar stammender Schweriner Bischof Nikolaus Böddeker (1444—1457) gehörte keiner bedeutenderen Familie an. Die beiden Schweriner Bischöfe Nikolaus und Konrad haben sich durch Erlassung von Statuten vor anderen hervorgetan.

An der Spitze des Gemeinwesens stand der Rat, ursprünglich gewiß in mancher Art von dem landesherrlichen Vogt abhängig, dann aber, wie es ihm gelang, eine Gerechtsame nach der anderen an sich zu bringen, freier und freier schaltend. Städtische Urkunden werden anfangs von Vogt und Ratmannen ausgestellt, und es tritt, nachdem vorübergehend um 1279 die Ratmannen vor dem Vogt genannt waren, nach der Niederlage der Stadt von 1311 die alte Folge wieder in Erscheinung, zuletzt in einem ungedruckten Dokumente des Jahres 1335 wegen einer Pfändung. Später verschwindet der Vogt aus den Urkunden des Rats, während merkwürdigerweise in Lübeck noch 1357 Vogt und Ratmannen urkunden. Die Befugnisse des Rates werden von dem Lübecker Chronisten Herman Körner zum Jahre 1428 bündig und zutreffend zusammengefaßt als das Recht, die Stadt zu regieren, zu richten, zu strafen und im allgemeinen wie im besonderen über das zu verfügen, was das gemeine Gut der Stadt anlangt. Sein wichtigstes Recht war das, Willküren, d. h. Gesetze oder Verordnungen zu erlassen, ein Recht, das ihm im Jahre 1266 verliehen oder vielmehr wohl bestätigt ist. Diejenigen Bestimmungen, die für das gemeine Leben wichtiger waren und von Zeit zu Zeit in Erinnerung gerufen werden mußten, wurden alljährlich, anfangs zu mehreren Malen im Jahre, seit 1354, wie es scheint, nur noch zu Himmelfahrt der versammelten Bürgerschaft feierlich in der Bürgersprache verkündet. Daneben bediente man sich zu Bekanntmachungen der Kanzeln. An das Recht der Willkür schlossen sich richterliche Befugnisse an,

da über die verwirkten Strafen zu erkennen war. Und sicher seit dem Erwerbe der Gerichtsbarkeit, vielleicht aber auch schon früher hatte der Rat, wenn das Urteil des Vogtgerichts gescholten ward, darüber in zweiter Instanz zu erkennen, wie wiederum von seinen Urteilen der Rechtszug an den Lübischen Rat ging. Ein Ausfluß des Willkürrechts war das der Besteuerung. Die Verlassung der zu Stadtrecht liegenden Grundstücke mag in Wismar von Anfang an vor dem Rate geschehen und ein echtes Ding nie in der Stadt gehalten worden sein. Schon im 14. Jahrhundert kommt es vor, daß die Verlassung statt vor dem ganzen Rate vor Bürgermeistern und Kämmerern geschah, und im 15. Jahrhundert ist es wahrscheinlich üblich geworden, vor den Bürgermeistern oder auch vor einem Bürgermeister und den Kämmerern zu verlassen. Auch allerhand andere Geschäfte brachte man, wenigstens in der älteren Zeit, vor den Rat, um eine größere Sicherheit zu erzielen und wo nötig sein Zeugnis darüber anrufen zu können. So bei Verpfändungen, Schuldbekenntnissen, Erbteilungen, Testamenten. Namentlich wer nach auswärtshin eines Zeugnisses z. B. über eine Vollmacht, eine Erbberechtigung, seine Führung bedurfte, mußte sich noch lange an den Rat wenden, und ebenso war dessen Bürgschaft für auswärts zu erhebende Erbschaften oder Schuldeinforderungen unumgänglich. Er erteilte solche in der Form eines Zuversichtsbriefes und deckte sich wiederum durch Verbürgung. Erbloses Gut nahm der Rat zunächst in Verwahrung, woraus der Stadt das ihr noch jetzt zustehende jus fisci erwachsen ist.

Außerdem hatte der Rat die Stadt nach außen zu vertreten gegenüber Landesherren wie fremden Mächten, gegenüber Städten, Bischöfen, Geistlichen, nicht zum wenigsten auch gegenüber benachbarten Gutsherren, mochte es Privilegien oder Strandrecht gelten, die Regelung der geistlichen Gerichtsbarkeit, Eintreibung von Renten oder Einlager, mochten hansische Angelegenheiten zur Verhandlung stehn, Hansetage zu beschicken oder in der Stadt abzuhalten sein.

So weit all diese Befugnisse reichten, so war der Rat dennoch weit entfernt, absoluter Herr in der Stadt zu sein. Vielmehr war er darauf angewiesen, allgemeinere Unzufriedenheit nicht aufkommen zu lassen und ein gutes Einvernehmen insbesondere mit den maßgebenden Kreisen der Bürgerschaft zu bewahren. Denn

an wirklichen Machtmitteln, seinen Willen mit Zwang durchzuführen, gebrach es ihm durchaus, und die konnte auch der Rückhalt nicht ersetzen, den die Hanse mit ihren 1418 zuerst gefaßten, später wiederholten Beschlüssen gegen jede Beeinträchtigung des hergebrachten Ratsregimentes bot. Gewiß waren die Folgen eines Ausschlusses von den hansischen Privilegien unter allen Umständen wohl zu überlegen. Es war aber ein Gebot der Klugheit, vorzubeugen, daß keine leidenschaftliche Mißstimmung entstünde, die sich darüber dennoch hinweggesetzt hätte. Erleichtert ward das dadurch, daß im wesentlichen die Interessen des Rates und die der Bürgerschaft zusammengingen und ihre Verbindung eine sehr enge war.

In schwierigen und wichtigen Sachen und in Fragen, die in die Rechte der Stadt und der Gemeinheit entscheidend eingriffen, war es nötig, sich der Zustimmung der Bürgerschaft zu versichern. Welche Sachen jedoch danach angetan waren, Verhandlungen zu eröffnen, das stand zum Ermessen des Rates, und nach Zeit und Umständen wird er verschieden verfahren sein. Er selbst äußert sich so, daß er in hochwichtigen Sachen, wo es ihm bedenklich gewesen, ohne die Erklärung der Gemeinde zu schließen, diese aufs Rathaus entboten habe. Vielleicht am öftesten ist bezeugt, daß die Einwilligung der Bürgerschaft zu Beschlüssen über die Münze erforderlich sei, demnächst für Bündnisse, Verträge und Beginn von Fehden. Mit Einwilligung und gutem Willen gesamter Bürger hat 1310 der Rat gewillkürt, daß diejenigen Bürger, die Acker von der Stadt hätten, ihn noch sechzehn Jahre behalten, dann aber zurückgeben sollten. Im Jahre 1455 haben sich Rat, Bürger und Ämter zu einem Angriffe auf das benachbarte Barnekow verbunden, 1461 haben die erbgesessenen Bürger und die Werkmeister der Ämter in ein Bündnis mit Lübeck gewilligt, 1530 der Rat im Einvernehmen mit den Bürgern, Ämtern und ganzer Gemeinde eine Verordnung über das Feilhalten von Waren erlassen, endlich haben 1535 Rat und ganze Gemeinde die Einführung der Akzise beschlossen. Allerdings war in diesen letzten Jahren der Rat nicht im Vollbesitz seiner Macht. Erhalten ist die 1391 im Frühjahr an die Bürger gerichtete Ansprache, als man vor dem Beschlusse stand, den Vitalienbrüdern den Hafen zu öffnen. Verordnungen in Brauereisachen sind nicht leicht ohne Befragen der Brauerschaft er=

gangen. Es war aber nicht nur dem Rate im allgemeinen überlassen, zu entscheiden, wann er die Bürgerschaft zuziehen wollte, sondern auch in welchem Umfange es geschehen sollte, ob er nur den Willen einiger, der wittigsten oder der uppersten, gewinnen wollte oder den der Bürger insgesamt, ob auch den der Ämter oder gar der ganzen Gemeinde. Viel wird allerdings dabei auf die Erklärung der Berufenen angekommen sein. Nach einer Darstellung aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts würde es im allgemeinen Regel gewesen sein, in bedenklichen Sachen die Gemeinde vorzufordern, wenn sich aber dann öftere Zusammenkünfte vernotwendigten, einen Ausschuß von Bürgern und Ämtern zu bestellen, dem die Gemeinde Vollmacht erteilte, während die Wahl dem Rate zustand. Einen ständigen Ausschuß, der die Bürgerschaft verfassungsmäßig vertreten hätte, hat es während des Mittelalters nicht gegeben. — Die wichtigsten Beratungen fanden morgens statt, so daß man geradezu Morgensachen und Mahlzeitsachen unterschied.

Im Rate, der ursprünglich vielleicht aus zwölf, am Ende des 13. und zu Anfang des 14. Jahrhunderts wie ebenmäßig in Lübeck, Rostock, Stralsund, Lüneburg, Hamburg aus einigen dreißig Mitgliedern bestand, saßen seit 1344, von wo an wir hierüber genau unterrichtet sind, bis zum Ausgange des Mittelalters der Regel nach zwanzig bis vierundzwanzig Personen. Davon pflegten drei oder vier Bürgermeister zu sein. Der Rat ergänzte sich selbst. Dabei hatten, wie es für Stralsund aus dem 16. Jahrhundert bezeugt ist, wahrscheinlich die Bürgermeister das maßgebende Vorschlagsrecht, wogegen das Kollegium nur zustimmen oder ablehnen konnte. Dennoch — oder ist die Ordnung früher anders gewesen? — ward auf die Wahlberechtigung solches Gewicht gelegt, daß die Ausschließung davon an der Spitze der Nachteile steht, die nach einer Willkür von 1340 die in der Schoßzahlung säumigen Ratmannen treffen. Anfangs sind offenbar auch Handwerker im Rate gewesen, geradeso wie sie bis 1379 der Papagojengesellschaft angehören konnten. Der letzte, der erkennbar ist, der Gerber Hinrik bi der Müren starb 1322 oder 1323 als Bürgermeister. Seitdem setzte sich der Rat fast ausschließlich aus Brauern und Kaufleuten zusammen, denen die (in Lübeck nicht ratsfähigen) Wandschneider, nicht aber die Krämer zugerechnet wurden. Juristen sind trotz der richterlichen Befugnisse der

Körperschaft verschwindend wenig nachzuweisen: das Deutsche Recht brauchte keine studierten Richter. Bei der Selbstergänzung war es natürlich, daß Verwandte stark berücksichtigt wurden, namentlich Schwiegersöhne und Schwäger, und daß sich ein Kreis von Familien bildete, aus denen der Ratsstuhl mit gewisser Vorliebe besetzt ward. Geschlossen war er aber keineswegs und konnte es bei der geringen Dauer der Familien auch nicht sein. Das erste Erfordernis, das an einen Ratmann gestellt ward, war Zuverlässigkeit und gesicherte Vermögens- oder Erwerbsverhältnisse. Denn ein Gehalt war mit dem Amte nicht verbunden, sondern die Einkünfte beschränkten sich auf Nutzung von Acker- und Wiesenlosen, den Gewinn vom Weinkeller und Mühlsteinhandel, Strafgefälle, Gerichtssporteln, Festweine und mancherlei kleine Gaben, die in erster Linie den Bürgermeistern und Kämmerern zukamen. Einen jährlichen Schmaus hat Heinr. Körneke 1336 dem Rate gestiftet. Schoßfrei waren die Wismarschen Ratmannen nicht, und die Befreiung vom Wachtgelde kaum zu rechnen. Wer aber etwa verarmte, für den ward durch eine Pfründe im Heil. Geiste gesorgt. Nicht gering dagegen waren die Anforderungen, die an einen Ratmann und namentlich an einen Bürgermeister gestellt wurden. Öfter wird in späterer Zeit der Aufwand an Kleidung betont, der der Stadt zu Ehren gemacht werden mußte. Es erklärt sich das nicht ganz leicht verständliche Hervorheben dieses Umstandes wohl damit, daß die Ausgabe für die prächtigere Kleidung größer war, als wir uns vorstellen mögen, und das ganze Kollegium gleichmäßig traf. Als weit belastender muß doch von den einzelnen, namentlich bis gegen das Jahr 1500 hin, die vielfache Geschäftsversäumung empfunden worden sein, die der Dienst der Stadt notwendig nach sich zog. Sie gipfelte in den mannigfaltigen Reisen, die ein Ratmann auf sich nehmen mußte. Solche nach Lübeck oder Rostock fielen in bewegteren Zeiten unendlich häufig vor: so verzeichnet das Rostocker Weinbuch für die Jahre von 1383 bis 1389 durchschnittlich etwas über zwölf Weinspenden jährlich für Wismarsche Ratmannen, ungezählt die für namentlich genannte Bürgermeister oder Ratmannen. Aber auch in weite Ferne führten die Reisen. So ward Beispiels halber Hasso v. Krukow 1293 nach Bergen in Norwegen entsendet, Heinrich Kadow 1329 nach Flandern, Herman Meyer 1394 und 1404

nach Marienburg, 1406 nach dem Haag, 1407 nach Amsterdam, Joh. Banzkow 1417 nach Konstanz, 1421 und 1427 nach Preußen, Ulrich Malchow 1455 nach Kampen, 1463 nach Gröningen, 1464 nach Thorn, 1467 nach Zütfen. Damit nun der einzelne von dem Amte, dem niemand sich entziehen durfte, nicht erdrückt würde, war die Einrichtung getroffen, daß alle Jahre zu Himmelfahrt ein Drittel des Rates von der Geschäftsführung zurück und ein Drittel neu eintrat. So gehörte jeder zwei Jahre lang dem sitzenden Rate an (der in der ältesten Zeit von sechs Ratmannen gebildet ward) und konnte sich darauf ein Jahr mehr seinen eigenen Angelegenheiten widmen. Dieser bald nach 1260 zuerst bezeugte aber schon vor 1250 durch Vergleich von Ratslisten nachweisbare Wechsel bot zugleich die Gelegenheit, ungeeignete Mitglieder auszuscheiden, indem sie nicht wieder zu Rate gefordert wurden. Das geschah aber nicht oft, und in der Regel war das Amt eines Ratmannes lebenslänglich. Zu wichtigeren Geschäften, wie zu Willküren, Verträgen, Geldaufnahmen wurden die Ratmannen auch in ihrem Ruhejahr herangezogen, und um die Mitte des 15. Jahrhunderts scheint die Umsetzung zu einer Form ohne Inhalt geworden zu sein. Die Neuwahlen geschahen nicht ganz selten, in steigendem Maße zu Ende des 15. Jahrhunderts zu anderer Zeit als Himmelfahrt.

Bürgermeister finden wir schon um 1250. Denn Herr Thitmar v. Bukow und Herr Radolf der Friese, die der Stadt Wort sprechen und als solche vor vier anderen Ratmannen (de des rades plagen) genannt werden, können nur Bürgermeister gewesen sein. Ja, in einer durch Grotefend mir jüngst bekannt gewordenen Urkunde ist Markwart Lüderstorp als magister civium (nicht Bauermeister) schon 1241 bezeugt. In den Händen der Bürgermeister, namentlich denen des worthabenden, lag die Leitung der Geschäfte. Auch ihr Amt war, wenn auch vielleicht nicht von allem Anfange an, lebenslänglich, und in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wechselte auch das Wort nicht, bis in den Langejohannschen Händeln 1466 oder 1467 hierin der ältere Zustand wieder hergestellt ward. Die Bürgermeister hatten den Rat zu berufen und vermutlich seine Beschlüsse zur Ausführung zu bringen. Der worthabende Bürgermeister verfügte über das große Stadtsiegel und das Sekret, ebenso über die Torschlüssel, die in

der Nähe der Tore wohnenden Bürgern anvertraut waren. Manche Befugnis wird schwebend gewesen und sehr viel auf die jeweiligen Persönlichkeiten angekommen sein, so bei dem schon erwähnten Einflusse auf die Neuwahlen und der Entgegennahme der Verlassungen, auch in der Besetzung der Ratsämter, die noch 1360 zum Ermessen des ganzen Rates stand, während die Geleitserteilung wohl so geregelt war, daß der worthabende Bürgermeister oder die Bürgermeister dem Ansuchenden vorläufig bis zur nächsten Ratssitzung Geleit geben konnten. Im einzelnen übten die Bürgermeister die Obervormundschaft aus, sprachen mündig, erteilten das Bürgerrecht. Sie stellten die Beamten an und ordneten sowohl Gehaltserhöhungen an, wie sie die Kämmerer anwiesen, geheime Ausgaben zu leisten, auch über die Weinspenden verfügten. Zu Hansetagen und sonstigen auswärtigen Verhandlungen ward in der Regel mindestens Ein Bürgermeister entsendet. Das Gericht aber nahm keine Klage an, bevor nicht von den Bürgermeistern der Versuch der Güte gemacht war.

Nächst den Bürgermeistern genossen die zuerst 1290 bezeugten Kämmerer das größte Ansehen. Sie hatten die Vermögensverwaltung der Stadt unter sich und damit auch die Erhebung und Verrechnung des Schosses und Bürgergeldes, des Zolles und der Hafengebühren, später auch des Wachtgeldes. Unter ihrer Obhut standen Archiv und Stadtbücher, und daher wuchs ihnen auch eine Kompetenz bei den Verlassungen neben den Bürgermeistern zu. Es folgen die Richteherren oder Vögte, zuerst 1323 als solche genannt, ursprünglich gemäß dem Lübischen Rechte dem landesherrlichen Vogte oder Richter als Beisitzer zugeordnet, dann nach dem Erwerbe der Vogtei Leiter des Niedergerichts oder Stapels. Urteilsfinder waren anfangs Bürger, später die Fürsprecher. Den Weddeherren, bezeugt zuerst 1337, lag es ob, die für Übertretung der städtischen Willküren, also auch der den Handwerksämtern erteilten Rollen verwirkten Bußen, nicht minder die Marktbrüche, einzuziehen. Hatte nun auch der Rat über diese Bußen zu befinden, zumal da sie vielfach seiner Willkür vorbehalten waren und sehr häufig nicht voll wahrgenommen wurden, so wird doch namentlich in den geringfügigen Übertretungen der Handwerks-, Dienstboten- und Verkehrsordnungen die Entscheidung bald den Weddeherren zugewiesen sein. So kamen auch sie zu

richterlichen und polizeilichen Befugnissen. Die Weinherren, die zuerst 1341 genannt werden, während in den dreißiger Jahren noch die Ausgaben für Wein in der Abrechnung der Kämmerer erscheinen, verwalteten mit Hülfe eines Schenken den Ratsweinkeller, der vermutlich schon im Jahre 1266 bestand, als Heinrich der Pilger seine in Überbleibseln noch jetzt andauernde Weinstiftung für die Kirchen Wismars und der Nachbarschaft der Obhut der Wismarschen Ratmannen unterstellte. Weinhändler mußten ihren Rheinwein wohl stets im Ratskeller lagern und durften ihn nur gegen Entrichtung eines Zapfgeldes zu dem obrigkeitlich bestimmten Preise verzapfen. Sicher seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts aber hatte der Keller des Rates den gesamten Kleinverkauf dieses beliebtesten Weines wie auch den der Südweine übernommen und behielt ihn bis ins 18. Jahrhundert, wogegen die Weinhändler diese Weine nur im Großen vertreiben durften und sich sonst mit den weniger beliebten Gubenschen und Französischen Weinen begnügen mußten. Verpachtet ward der Kellerbetrieb seit 1593. Auch der, wie es scheint, 1477 eingerichtete Keller für das Eimbeker Bier, das bereits erwähnte Emkesche Haus, stand unter den Weinherren. Der Reingewinn vom Keller, für den eine Pacht an die Kämmerer zu entrichten war, ward unter den Rat verteilt, und daher erklärt es sich, daß die Weinherren, da sie auch andere dem Rate zustehende Gefälle einzogen, schließlich Verwalter des aus dem Silberzeug des Rates gebildeten Ärars geworden sind. Die Steinherren besorgten zu Gunsten der Ratskasse den Ankauf und Vertrieb der Mühlsteine. Außerdem begegnen Ziegelherren als Leiter der städtischen Ziegelei, Bauherren als Verwalter des Bauhofs und Leiter der städtischen Bauten, Münzherren als solche der Münze, und zwar schon 1353, während die Münze doch erst 1359 in den Besitz der Stadt kam. Akziseherren erscheinen während des Mittelalters nur vorübergehend, da die im 15. Jahrhunderte eingeführte Akzise nicht allzulange bestanden hat. Zoll und Marstall werden in älterer Zeit den Kämmerern mit unterstanden haben. Später treten Stallherren wie Strandherren auf, Landzollherren und Strandzollherren, und, neueren Einrichtungen entsprechend, noch manch anderes Ratsamt.

Der volle Umfang der Ratsgeschäfte würde erst augenfällig

werden, wenn mehr in die Einzelheiten eingegangen und beispielsweise die Sorgen ausgemalt werden könnten, die allein mit dem Marstalle und seiner Wirtschaft verbunden waren. Denn war auch vieles einfacher als heutzutage, so war anderseits der Geschäftskreis weiter gezogen. Unter anderem besaß die Stadt, mindestens zeitweise, Koggen und Snicken. Auch vollzog sich z. B. die Feststellung der Brottaxe nicht mühelos durch einige Federstriche, wenn für Wismar auch die Vornahme von Backproben, die für Hildesheim schon für 1416, in Basel bereits 1371 bezeugt ist, erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nachweisbar ist.

Unterbrochen ist der Fortbestand des Rates bis zu seiner Umgestaltung im Jahre 1830 nur zwei Male und für wenige Jahre, und das innerhalb eines kurzen Zeitraumes. Das erste Mal 1410 war die revolutionäre Bewegung von Lübeck aus geschürt und hervorgerufen. In der vielleicht schon durch Streitigkeiten um die Besetzung der Pfarre von St. Nikolai aufgeregten Bürgerschaft warfen sich Hundertmänner auf, und der Rat mußte erst gegen seine Neigung handeln, dann neue Mitglieder, auch aus den Ämtern aufnehmen und endlich diesen das Feld räumen. Die Ratsämter wurden, statt wie üblich mit zwei, jetzt mit je drei Ratmannen besetzt, und mit der Umsetzung scheint ein wirklicher Wechsel in der Besetzung des Ratsstuhles verbunden gewesen zu sein. Sonst ist schwerlich Wesentliches geändert. Dieser neue Rat und die Hundert mußten abtreten, sobald in Lübeck der alte Rat wieder ins Regiment gekommen war, an dessen Herstellung Wismarsche Ratssendeboten durch Zuziehung zu den Verhandlungen beteiligt waren. Am 30. Juni 1416 sühnten sich Rat und Gemeinde mit den Herzogen, die bei einem Versuche, sich der alten Herren anzunehmen, in Lebensgefahr geraten waren, und am Tage darauf ward der alte Rat wieder eingesetzt. Die Aufrührer blieben, so viel wir wissen, unangetastet in der Stadt. Um aber gefährlichen Verbindungen vorzubauen, ward die Errichtung neuer Gilden untersagt und Bürgern und Ämtern verboten, für ihre Högen und Zusammenkünfte besondere Häuser zu mieten. Ein Hansestatut schränkte die Zahl derer, die in ihren Anliegen vor den Rat treten wollten, auf höchstens sechs ein und bedrohte Anstifter von Verbindungen oder Aufruhr mit dem Tode, Städte aber, deren Rat

abgesetzt oder unmächtig gemacht würde, mit Verhansung. Die Ämter wurden durch besondere Treueide gebunden. Bald muß der Rat sich seiner Stellung sehr sicher gefühlt haben. Denn er getraute sich, Verordnungen zu erlassen, die unter den Handwerkern Unzufriedenheit erregen mußten, indem er ihnen das Braurecht entzog, Lebensmitteltaxen einführte und das Bier mit einer Akzise beschwerte. Als dann 1427 die hansischen Schiffe im Sunde den Dänischen unterlegen und in Folge davon die von Westen kommende Salzflotte diesen in die Hände gefallen war, machten sich der Wollenweber Klaus Jesup, der schon 1411—1413 Bürgermeister gewesen war, und seine Anhänger die Aufregung zu Nutze und setzten zunächst die Hinrichtung des Ratmannes Heinrich von Haren und des Bürgermeisters Johann Banzkow durch. Beide wurden des Verrats beschuldigt und in einem formell kaum anfechtbaren Verfahren verurteilt, obgleich im Ernste an ein schuldhaftes Handeln nicht zu denken ist. Heinrich von Haren war 1426 vor Flensburg und 1427 im Sunde Führer der Wismarschen und unglücklich gewesen. Banzkow muß nicht nur in der Stadt, sondern auch unter den hansischen Ratmannen etwas gegolten haben. Er hatte auch, ein für diese Zeit im Norden seltenes Beispiel, die Ritterwürde gewonnen. Den Aufrührern gegenüber zeigte er sich schwächlich, vielleicht unter dem Einflusse der Jahre, und verspielte sein Leben durch einen Fluchtversuch. Der Hinrichtung der beiden Ratmannen folgte der Sturz des ganzen Rates. An seine Stelle wählte ein Ausschuß sechzehn erbgesessene Bürger und acht aus den Ämtern, darunter Jesup, und diese führte die Herzogin Katharina als Vormund ihrer minderjährigen Söhne am 11. Januar 1428 in den Ratsstuhl ein. Am 21. März 1430 stellte ein Schiedsspruch der Herzogin unter Zuziehung von Ratssendeboten der Städte Lübeck, Hamburg, Stralsund und Lüneburg den alten Rat wieder her und nötigte auch den Ausschuß der Sechzig zur Abdankung. Verbannt oder gestraft ward niemand.

Beamte brauchte die Stadt im Mittelalter nicht entfernt so viele wie jetzt, aber so ganz wenige doch auch nicht. Der wichtigste war der Stadtschreiber, später, als er Gehülfen erhalten hatte, auch Protonotar (zuerst 1338), auch wohl Kanzler geheißen, während ein Syndicus erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahr-

hunderts nötig ward. In den älteren Zeiten ist der Stadtschreiber stets ein Kleriker gewesen: 1336 wurden für die erste Messe Heinrichs von Eimbek 20 Mark verausgabt, Nikolaus Swerk ward später Domherr von Ratzeburg, Joh. Moyleke 1368 für langjährige Dienste mit einer Vikarei belohnt. Oft wird er juristische Bildung genossen haben. Er nahm an den Ratssitzungen teil und führte das Stadtbuch (Erbebuch), anfänglich auch das im Beginne des 14. Jahrhunderts angelegte kleine Stadtbuch (Zeugebuch). Tüchtigen Stadtschreibern, wie den genannten Heinrich von Eimbek (1323 bis 1338) und Nikolaus Swerk (1338—1350, er stammte aus Kiel) danken wir das Privilegienbuch, das Ratswillkürbuch, die Ratsmatrikel und die Sammlung der Bürgersprachen, die Trennung von Stadtbuch und Zeugebuch und Verfestungsbuch, die besondere Führung der Kämmereirechnungen (1326—1336). Heinrich von Balsee (1376—1395 und 1411—1414) hat den liber missarum angelegt und eine Chronik begonnen. Von späteren Ratmannen waren Markwart Banzkow vermutlich (von 1368 an), sicher Jürgen Below (bis 1435) und Mag. Dion. Sager (von 1530—1555) früher Stadtschreiber. Über die Zahl der neben einander tätigen städtischen Schreiber und die Geschäftsverteilung ist Sicheres nicht ermittelt und bei den weitklaffenden Lücken in der Reihe der Bücher und Rechnungen vielleicht überhaupt nicht zu ermitteln. Namen von Gerichtsschreibern sind seit 1441 aufzustellen, und auch Kämmereischreiber und Wachtschreiber werden unbedenklich dem Mittelalter zuzuweisen sein. Von anderen Beamten ward ein Arzt, d. h. ein Wundarzt, schon 1281 in Dienst genommen und ihm das Bürgerrecht kostenlos und Freiheit vom Schosse gewährt. Wahrscheinlich waren er und seine Nachfolger bis ins 16. Jahrhundert hinein von Haus aus Barbiere, eine ihrer hauptsächlichsten Aufgaben aber, Zeugnis über Wunden abzulegen oder zu gichten, wie es in dem Eide von 1533 heißt, natürlich auch Wunden zu verbinden.

In den dreißiger Jahren des 14. Jahrhunderts besoldete die Kämmerei einen Stadtschreiber, einen gewissen Bernhard, der Wachtmeister oder Ausreitervogt gewesen sein wird, einen Marschall und eine Anzahl Diener und Torwächter. Sonst standen noch in Diensten der Stadt Schulmeister, Münzmeister, Ziegelmeister (schon 1287), Zimmermeister, Maurermeister, Ratsschmid, Moormeister

und Torfstecher, wenn wir vom Kellermeister und Weinschröter des Rates absehen. Hinzu kommen mehrere Ratsdiener (Hausdiener und reitende Diener), Fron, Wächter (schon 1277), Wagenknechte und Ratspfeifer, Hirten und Marktknechte. Die Kohlenträger oder Kohlenmesser waren zugleich niedere Gerichtsbeamte, Häscher. Im Anfange des 16. Jahrhunderts sind im Ratswillkürbuche Eide verzeichnet für Ratsschreiber, Gerichtsschreiber, Degedingsleute, Arzt, reitende Diener, Hausdiener, Stallknecht oder Marschall, Strandvogt, Zimmermeister und Gesellen, Mäkler, Wächter, Wachtschreiber (zugleich Eichmeister).

Dienstwohnungen hatten sicher der Stadtschreiber und einer der Hausdiener, und Schreiber und Diener erhielten außer ihrem Gehalte noch Kleidung und bezogen mancherlei Gebühren und Naturalien. In einem Pachtverhältnisse zu der Stadt standen Müller und Apotheker.

Viele, wenn nicht die meisten Bedürfnisse der Stadt wurden aus Pacht- und Mieterträgen und der eigenen Wirtschaft bestritten, und auch Wedde, Gericht und Schulen warfen noch etwas ab. Dennoch war ohne Steuern nicht auszukommen. Voran steht unter diesen das Schoß, eine reine Vermögensabgabe, die auf Grund eidlicher Aussage vom unbeweglichen und beweglichen Besitz, mochte er sich innerhalb oder außerhalb der Stadt befinden, sogar vom Schmucke eingefordert ward. Nichtverschoßtes Gut sollte verfallen sein. In Lübeck hat der Satz des Schosses erheblich geschwankt, in Rostock wurden von 100 Mk. 8 Schillinge, also $^1/_2$ vom Hundert gesteuert. In Wismar aber betrug mindestens seit etwa 1550 der Satz nur $^1/_4$ vom Hundert, während von städtischen Grundstücken und Renten in der Hand von Nichtbürgern Außenschoß im Betrage von 1 vom Hundert wahrgenommen ward. Vorschoß sollte jeder in gleicher Höhe bezahlen. Es ist aber die Frage, was unter jeder zu verstehn ist. — Seit etwa 1460 ward in Ablösung der ordentlichen persönlichen Wachtpflicht ein Wachtgeld erhoben, nämlich von den Hauseigentümern 4 Schillinge, die große Wacht, von den Budenbesitzern aber 3—18 Pfenninge, und von den Bewohnern der Keller 1—6 Pfenninge, die kleine Wacht. Frei waren davon die Ratmannen für die von ihnen bewohnten Häuser und die Bürger, die die Schlüssel zu den Toren und

Pforten der Stadt bewahrten. — Zeitweilig wurden zu besonderen Bedürfnissen besondere Steuern oder Kollekten eingesammelt, so 1513 eine Hafenkollekte, um 1535 aber ein Wall- und Grabengeld.

Vom Zolle, den die Stadt zugleich mit der Vogtei 1373 zum zweiten Male und endgültig erwarb, wissen wir fast nichts, kennen auch nur eine einzige mittelalterliche Zollrolle, die 1328 zwischen dem Landesherrn und der Stadt vereinbart ist. Später ward der Landzoll zu Besserung der Dämme verwendet und verschwindet dann mit seinem alten Namen, um als Dammgeld weiter zu leben. Am Hafen ward ein Ruder- und Kopfgeld erhoben.

Die um 1427 eingeführte Akzise dauerte mit Unterbrechungen vielleicht bis zum Jahre 1445. Sie traf nur das Bier und erregte große Unzufriedenheit, obgleich zu ihren Gunsten angeführt ward, daß auch der fremde Mann zu ihr beizutragen habe. Als sie 1535 vorübergehend wieder eingerichtet ward, befreite man entlastend diejenigen, deren Vermögen keine 500 Mk. erreichte, vom Schosse und diejenigen, die bei der Verlosung der Äcker leer ausgegangen waren, vom Wachtgelde.

An landesherrlichen Steuern ist, um diese gleich anzuschließen, zunächst die Orbör zu nennen, wenn sie mir im ganzen Mittelalter auch nur ein einziges Mal begegnet ist. Wie sie für Stralsund am Ende des 13. Jahrhunderts als feststehender Betrag vereinbart und in Rostock so im 14. Jahrhundert nachweisbar ist, wird sie es auch in Wismar gewesen sein: mindestens seit 1565 und wahrscheinlich schon lange vorher betrug sie ständig 100 Mk., bis sie 1875 aufhörte. Im Anfange des 16. Jahrhunderts ward wiederholt ein Fürsten- oder Herrengeld ausgeschrieben, worunter wohl die Landbede zu verstehn ist und worum Mieter und Rentengeber die Miete oder Rente kürzten. Einen Beitrag der Stadt zur Aussteuer landesherrlicher Töchter, die noch fortbestehende Prinzessinnensteuer, finde ich zuerst 1564.

Oftmals, namentlich zu Kriegszeiten, reichten weder die ordentlichen Einnahmen der Stadt noch die Steuern, um die Ausgaben zu decken. Dann nahm man seine Zuflucht zu Anleihen und verkaufte Renten, am liebsten Leibrenten aus bestimmten Einnahmequellen, wie aus dem Rathause (d. h. der Tuchhalle), den Marktbuden, den Hopfengärten oder auch aus den allgemeinen Einkünften der Kämmerei. An einer Anleihe aus den siebziger

Jahren des 13. Jahrhunderts, die vielleicht wegen des Mauerbaues oder des Ankaufs von Cessin aufgenommen ward, sind mindestens 160 Personen mit Beträgen von 50 Mk. bis zu 4 Schillingen abwärts beteiligt: es wird eine Zwangsanleihe gewesen sein. Den höchsten Beitrag leisten der Jude Johim und seine Söhne, dann folgt Wilken Hanstert. Andere Anleihen von 1281 und 1285 werden mit dem Ankaufe von Dorsten und Dargetzow zusammenhangen. Zum Zwecke des Rathausbaues ward 1292 eine Anleihe zu Weichbildrecht zu etwa 7 vom Hundert gemacht. Der Zinsfuß war für jene Zeit niedrig, es läßt sich aber überhaupt die Beobachtung machen, daß die Stadt fast stets billigen Kredit gefunden hat.

Sehen wir uns nach dem Erwerbe der Bürger um, so ist es geraten, zuerst den Ackerbau ins Auge zu fassen. Die erste Urkunde, die vom Bestehen der Stadt Kunde gibt, betrifft die Erweiterung der Feldmark, und am Ende des 13. Jahrhunderts hatte diese im großen und ganzen die Ausdehnung gewonnen, in der sie noch besteht. Nur Rikwerstorp, Müggenburg und das Tesmerfeld sind im 14. Jahrhunderte hinzu erworben. Die Bauern der gelegten Dörfer Krukow, Vinekendorp, Damhusen, Cessin, Dorsten, Dargetzow, Rikwerstorp werden zumeist in die Stadt gezogen sein. Käufer war fast immer die Stadt, bei Damhusen aber eine Anzahl Bürger. Das so gebildete Stadtfeld (rund 2850 ha) zerfiel und zerfällt noch gegenwärtig in Lottacker, Morgenacker und Weiden. Von dem ersten ist schon gelegentlich der Berechtigungen der Bürger und des Einkommens der Ratmannen die Rede gewesen. Es gab rund 375 Ackerlose von ungleicher Größe, meist zwischen 600 und 730 Quadratruten, also 1¼ bis 1½ ha haltend. Sie wurden sicher seit dem 15. Jahrhundert alle sieben Jahre unter die mit einem vollen Hause angesessenen Bürgern verlost, während früher die Fristen zum Teil länger gewesen sein müssen. Wer an der Verlosung teilnehmen wollte, ließ sein Haus to late schreiben und entrichtete dafür eine Abgabe, die um 1550 zuerst als Lottgulden bezeugt ist und fortbesteht, nachdem der Acker im Winter 1627 auf 1628, um die Kontribution des kaiserlichen Obersten Hebron aufzubringen, hat verkauft werden müssen. Im Gegensatz zum Lottacker war der Morgenacker Eigentum der einzelnen Bürger,

Korporationen, Hospitäler, Kirchen, Vikareien, zum Teil auch der Kämmerei. Er umfaßt nahezu 2000 Morgen von sehr verschiedener Größe, von 200 bis 400 Quadratruten, also von 43 bis 87 Ar. Dieser Morgenacker scheint zuerst gegen Ende des 16. Jahrhunderts mit der Ackerakzise belastet zu sein, die jetzt den Namen Grundgeld trägt. Große Flächen lagen und liegen noch als Weiden für das Vieh der Bürger. Demnach muß, zumal da der Boden durchweg sehr gut und ertragreich ist, der Ackerbau von Bedeutung gewesen sein. Nun versteht sich von selbst und ist durch Zeugnisse zu erhärten, daß nicht jeder Bürger, dem ein Ackerloos zufiel, dies selbst bestellte, sondern daß mancher es vorzog, es durch Verpachtung zu nutzen, meist um eine feste Summe, seltener um einen Anteil am Ertrage. Dennoch werden viele ihre Wirtschaft so eingerichtet gehabt haben, daß sie etwas Ackerbau betreiben und Vieh halten konnten, und selbst Ratmannen sind als Pächter von Acker nachweisbar. Diejenigen, die aus dem Ackerbau einen Beruf machten, nannte man Bauleute, und von ihnen trägt die Baustraße ihren Namen. Der eine oder der andere hat schon im Mittelalter sein Gewese aus der Stadt verlegt und seinen Bauhof auf der Feldmark errichtet. Solche Höfe wurden vorzugsweise nach dem Besitzer genannt und haben daher vielfach den Namen gewechselt. Wir begegnen aber auch Namen wie Kreihahn (wohl bei Karlsdorf) und Övelgünne. Das bedeutendste Ackerwerk hatte die Hospitalverwaltung von St. Jakobs ausgebildet, wogegen in Damhusen und Steffin von jeher ein Hof erhalten geblieben war. Zunächst der Stadt aber lagen die Hopfenhöfe, denn Hopfen scheint in nicht geringem Umfange angebaut zu sein, und die Kohlgärten. Holz ist schon im Mittelalter auf der Feldmark knapp geworden. Man bezog es von den benachbarten Gütern, später vielfach aus Holstein, wohin auch die Bürger zum Teil ihre Schweine in die Mast brachten.

Wichtiger als der Ackerbau war die Brauerei. In allen älteren Ausführungen über die bürgerliche Nahrung der Stadt steht sie voran. So äußert der herzogliche Rat Dr. Albinus 1581: Wismar ist auf Brauern, Handwerksleuten, Händlern gegründet. Und noch 1676 glauben die Brauer behaupten zu dürfen, man wisse wohl, „daß der größeste Theil dießer Stadt an dem Brauwesen verbunden ist. Gehet ein Brauer ab, so empfindet solches

der Schneider, Schuster, Gewandschneider und Seidenkrämer allein an sein und der Seinigen Kleider. Der Becker, Fleischer, Fischer hat das Seinige von ihm. Der Böttticher, Träger, Schopenbrauer lebet davon, und der Schiffer würde ohn dem Brauwesen nicht vom Gestade kommen." Anfangs ein freies Gewerbe, ward das Brauen seit dem Aufschwunge, den es um die Mitte des 14. Jahrhunderts genommen hatte, den Hauseigentümern vorbehalten, die über genügende Mittel verfügten, und eine Realgerechtigkeit herausgebildet. Die Handwerker sollten seit 1424 davon ausgeschlossen sein, doch hat sich das wohl nicht voll durchführen lassen. Im Jahre 1464, wofür sich durch irgend einen glücklichen Zufall ein Brauregister erhalten hat, haben 182 Bürger (32 Frauen eingeschlossen) gebrauf, darunter 21 Ratmannen (von 24) und die Witwen von sechs früheren Ratmannen wie auch die Hausfrau des damals vertriebenen Bürgermeisters Langejohann, außerdem 13 Personen, die später in den Rat aufgenommen wurden. Einer der Brauer ist sonst als Schiffer, ein anderer als Bäcker, eine Frau als die Witwe eines Wollenwebers nachweisbar. Alles in allem sind in dem Braujahr von 1464 Sept. 4 bis 1465 Aug. 15 1414 Bräu Bier, also vermutlich 30000- 40000 Tonnen erzeugt. Einer hat 15 Male, sieben haben nur 3 Male, im Durchschnitt hat jeder nahezu 8 Male, die Ratmannen zwischen 9 und 10 Malen gebraut. Früher war 1332 gewillkürt, daß Brauer, die für Krüge brauten, nur Einmal in 14 Tagen brauen sollten, 1356 und 1365 ward zweimaliges Brauen in der Woche gestattet, am Ende des Jahrhunderts sollte nach alter Sitte nur Einmal in der Woche zu brauen erlaubt sein, 1427 zehnmal im Jahre, 1480 nicht öfter als 14 Male, wogegen im Jahre 1560, einem Teuerungsjahre, jeder Brauer zwölfmal brauen sollte. Wie weit die Brauherren selbst des Brauens kundig waren und wieviel sie sich auf die Brauknechte, die Schopenbrauer, verlassen mußten, steht dahin, ebenso wie weit etwa die einzelnen ein festes Personal hielten und in welchem Maße die Schopenbrauer in der Brauzeit von einem Brauhause zum andern zogen. Die spätere Behandlung und Pflege, vielfach auch die Vermäkelung des Bieres fiel den Trägern zu. Dabei lag es den einzelnen nahe, sich diese Leute zu Freund zu halten, und darum ward es den Krugbrauern verboten, die Träger, wenn

sie Bierprobe hielten oder die Schenkdirnen brachten, zu bewirten, ihnen ein Frühstück, einen Schmaus oder Konfekt zu geben. Zu anderen Zeiten wird es untersagt, die Krüger oder Krügerschen, oder nach dem Abbrauen und Spunden die Träger und Schopenbrauer zu Gast zu bitten. Der Preis, zu dem das Bier in der Stadt verzapft werden sollte, ward vom Rate gesetzt.

Seinen Absatz fand das Wismarsche Bier außer in der Stadt selbst vor allem in Dänemark. Soll man jedoch einen einzelnen Platz besonders nennen, so ist es Bergen. Aber auch nach Osten, nach Danzig, und in erheblicherem Grade nach Westen ging das Bier Wismars. Wir treffen darauf z. B. in den Stadtrechnungen Deventers und finden die Nachricht, daß für den Deutschen Kaufmann zu Antwerpen neben dem Hamburger Bier auch das Wismarsche als Haustrunk diente und als solcher von Akzise frei war. Daneben sind, um von anderen einzelnen Erwähnungen abzusehen, England, Schottland und Lissabon als Absatzgebiet nachzuweisen. Und daß wirklich die Verschiffung nach Westen bedeutender war, als man aus den immerhin sparsamen Anführungen zu schließen sich getrauen würde, ergibt sich doch wohl daraus, daß 1448 Wismarsche Tonnen als Norm für die Verpackung der Flandrischen Seife gefordert werden. Nicht minder war das in Wismar gebraute Bier in der Nähe beliebt in Städten wie in Klöstern und fürstlichen Hofhaltungen. Sogar in dem Grade, daß Lübeck 1382 seinen eigenen Brauern zu Liebe sich bewogen fand, die Einfuhr zu verbieten, obgleich seine Ratmannen selbst es gern tranken und beispielsweise 1430 die Wismarschen, die mit den ihren zusammen nach Dänemark fahren wollten, aufforderten, Bier mit zu bringen. In Danzig erregten die Brauer im Jahre 1378 wegen des Wismarschen Bieres einen Aufruhr und setzten ein Einfuhrverbot dagegen durch. Auch forderte der Hochmeister Paul von Rusdorf auf Danzigs Veranlassung 1435 Hamburg und Wismar auf, kein Bier mehr nach Preußen zu schicken. In gleicher Weise schloß sich auch Kiel gegen das Wismarsche Bier ab. Seinerseits verbot übrigens auch Wismar selbst die Einfuhr des fremden Bieres, namentlich des aus dem nahen Bützow, und untersagte ebenfalls, das Wismarsche zusammen mit anderem Bier zu verschiffen. Wahrscheinlich befürchtete man Vermengung und Vermischung und in Folge davon Beeinträchtigung des guten Rufs und

sicheren Absatzes. Bei der Verfrachtung aber suchten und fanden nicht nur die heimischen Schiffer ihren Gewinn, sondern auch Lübecker, Danziger, Rostocker und Bremische Kaufleute, ja 1409 wollte ein Englischer Bergenfahrer ein Bremisches Schiff mit Wismarschem Bier befrachten.

Über die Beschaffenheit des Bieres ist leider nichts rechtes bekannt. Es wird aber zu den starken Bieren gehört haben, wie sie in Stralsund und Rostock gebraut wurden und die die Lübeckischen Flottenführer 1522 ihrem Volke für so wenig zuträglich hielten, daß sie lieber einen eben begonnenen Seefeldzug abbrachen, als sich bei Rostock mit Bier zu versorgen. Im Jahre 1582 klagten die Brauer, daß die Probeherren — eine Bierprobe bestand seit 1496 — Bier beanstandeten, das die Dänen gern kauften, und mehr von den „sturren" Bieren hielten als von dem von jenen gewünschten „bleichen und gelinden". Nach dem ziemlich gleichzeitigen Urteile des Joachim von Bassewitz aber war das Wismarsche Weißbier dem Barthschen nicht ungleich, das der König und die Königin von Dänemark vor dem Rostocker bevorzugten. Dies Urteil jedoch stammt aus einer Zeit, wo das Wismarsche Bier offenbar von dem Rostocker überholt war, mochten die dortigen Brauer, was das wahrscheinlichste ist, in ihrer Kunst einen Schritt vorwärts getan, oder der Geschmack sich geändert oder die Wismarschen sich vernachlässigt haben. Sicher ertönen und zwar gerade aus Bergen 1481 und 1492 lebhafte Klagen darüber, daß die Bitten des Kaufmanns um Verbesserung des Wismarschen Bieres und der Wismarschen Tonnen kein Gehör finden wie in andern Städten und beides vielmehr ständig schlimmer werde. Nimmt man dazu, daß um dieselbe Zeit ein Brauer, der saures Bier verkauft hatte, bestraft ward, nicht weil er das getan hatte, sondern weil er sein saures Bier billiger als zum festgesetzten Preise abgegeben hatte, so wird man freilich die Schuld des damals wohl schon in Erscheinung getretenen Niederganges der Brauerei bei den Brauern selbst suchen müssen. Beschleunigt und verstärkt aber ward dieser Niedergang zweifellos durch die seit 1466 in Dänemark erhobene Bierakzise.

Ganz im Unklaren sind wir über den Umfang von Handel und Schiffahrt. Soweit der Bürger für Waren, die

auf den Markt kamen, Käufer war oder sein konnte, war der Kaufmann durch das Verbot des Vorkaufs stark eingeengt. Denn wo der Bürger die Möglichkeit hatte, unmittelbar vom Produzenten zu kaufen, wollte man von Zwischenhändlern nichts wissen. So deckte der Bürger seinen Bedarf an Korn, Salz, Hopfen, Vieh, Holz (auch Bauholz), Kohlen auf dem Markte, und der Kaufmann durfte nur den Überschuß dessen, was nicht an Selbstverbraucher absetzbar war, an sich kaufen, ebenso wie auch Knochenhauer und Bäcker hinter dem selbstverbrauchenden Bürger zurückstehn mußten. Auch wer dem Landmanne des Gebietes, für das Wismar herkömmlicherweise Marktstadt war, sein Korn oder Vieh zu Hause abgekauft, oder gar wer ihn auf dem Wege nach dem Markte abgefangen hätte, würde sich des Vorkaufs schuldig gemacht haben. Noch mehr als der einheimische Kaufmann stand der Gast hinter dem Bürger zurück. Gast sollte nicht vom Gaste kaufen, auch der Bürger nicht mit des Gastes Gelde, und kein Makler durfte Gast zu Gast bringen.

Auf diese Weise waren namentlich dem Kornhandel Schranken gezogen, innerhalb deren freilich für gewöhnlich die Möglichkeit blieb, Korn oder auch Mehl nach Norwegen, Flandern, England zu verschiffen. Daß aber der Landmann selbst die Verschiffung in die Hand nähme oder mit fremden Kunden in Verbindung träte, darüber wachte man eifersüchtig und suchte es nach Kräften zu verhindern. Ob neben dem Korn auch das Lüneburger Salz vor 1398, wo der damals erweiterte Delvenau-Graben es fast ausschließlich Lübeck zuführte, in nennenswertem Maße Gegenstand der Wismarschen Ausfuhr gewesen ist, muß nach den Ausführungen Heinekens als sehr zweifelhaft bezeichnet werden. Von eigenen Produkten kamen das Bier in Betracht, von dem schon die Rede war, und Laken, die besonders nach Livland abgesetzt wurden. Herangeholt wurden vom Wismarschen Kaufmanne von Brügge die Flandrischen Tuche, von Bergen der Stockfisch, von Schonen, wo die Wismarschen ihre Fitte zu Skanör hatten, und von Draför der von ihm dort gesalzene Hering. Dies alles nicht nur, um den Bedarf der Stadt zu decken, sondern um auch weiterhin durch Vertrieb in das innere Deutschland oder nach dem Osten und Norden Gewinn zu erzielen.

Es bestanden in Wismar Gesellschaften der Schonenfahrer,

Drakörfahrer und Bergenfahrer. An der Spitze der Deutschen Kompagnie zu Kopenhagen werden 1382 die von Wismar genannt. Auch an der Schonenfahrergesellschaft zu Malmö waren Wismarsche beteiligt. Dagegen findet sich 1455 kein Wismarscher unter denen, die das Verbot des Verkehrs mit Flandern gebrochen haben, auch keine Spur, daß Wismarsche 1468 durch die Beschlagnahme in England betroffen sind, und kein Wismarscher ist 1495 zu Nowgorod in Gefangenschaft geraten. Hierzu macht der aus Wismar gebürtige Reimar Kock die Anmerkung, damals habe bei seinen engeren Landsleuten die Anschauung gegolten: wen ere kynder beth tho Lubeck eyn mal ghewesʒen, sʒo hebben sʒe de warlt (Welt) verne ghenoch besʒen. Indessen hat das nicht immer gegolten und sind nicht immer die Handelsverbindungen der Wismarschen so beschränkt gewesen, wie dieselben sich hier zeigen und wie sie selbst 1522 angeben, wo sie behaupten, nur in Dänemark und Bergen Handel zu haben. Allein der Umstand, daß ein Schutzbrief König Jakobs von Schottland für die Wismarschen und ihre Nachbarn vom Jahre 1440 und daß auch der Friede mit Frankreich vom Jahre 1483 sich im Wismarschen Archive befinden, bestätigt, daß auch damals noch für Wismar der Westen nicht gleichgültig war. Hier war im 15. Jahrhundert der vorzüglichste Handelsartikel für die Österlinge das Salz aus der Bai von Bourgneuf, das nach Preußen und Livland zu verschiffen, während von dort Holz, Teer, Asche, Hanf, Wachs, Pelzwerk und Getreide nach dem Westen zu bringen war. Gab doch der Verlust von 12 Schiffen in der Baiischen Flotte 1427 den Ausschlag im Vorgehen Jesups gegen den Rat. Daß aber mindestens zeitweise lebhaftere Beziehungen mit Flandern und den übrigen Niederlanden gewesen sein müssen, das zeigen die Aufzeichnungen über Bürgschaften, die sich der Rat für Zuversichtsbriefe hat geben lassen. Sie erstrecken sich von 1360 bis 1486, haben aber zwischen 1375 und 1392 und zwischen 1400 und 1410 breite Lücken und sind auch sonst nicht vollständig. Da sie jedoch wenigstens einiges Licht auf die Verbindungen Wismars werfen, wird eine Übersicht darüber hier nicht undienlich sein. Es sind ihrer für das beregte Gebiet während der genannten Zeit ausgestellt 22, wovon allein von 1411—1429 14 auf Flandern fallen (davon 6 nach Brügge, 7 nach Sluys). Auf die Nordischen

Reiche kommen, und zwar zwischen 1395 und 1486, solcher Bürgschaften 43, darunter zwischen 1395 und 1423 je 5 nach Bergen und Stockholm, während sich die übrigen zersplittern. Preußen und Livland betreffen, ziemlich auf die ganze Zeit verteilt, 46 Bürgschaften, davon Danzig 25, Riga 11, Pernau 6. Auf Lübeck kommen bis 1462 25 Bürgschaften, es sind aber außerdem für die Jahre 1351—1395 17 dorthin gegangene Zuversichtsbriefe bekannt, die sich mit jenen Bürgschaften nicht decken. Auf Pommersche Städte fallen zwischen 1366 und 1483 18 Bürgschaften, davon auf Stralsund 9, auf Flensburg 4 (zwischen 1412 und 1485), auf Meklenburgische Städte 25, davon zwischen 1440 und 1460 6 auf Rostock. Nur vereinzelte Bürgschaften betreffen Hamburg, Bremen, Dortmund, Lüdinghausen, Eimbek, Magdeburg, Stendal, Pritzwalk, während gerade aus den Städten des westlichen Deutschlands wie Bingen, Attendorn, Schüttorf, Lemgo, Hildesheim, Duderstadt usw. Zuversichtsbriefe im Wismarschen Archive erhalten oder als nach dort ausgestellt bekannt geworden sind, allerdings stets nur einzelne.

Besonders lebhaft wird stets wie noch in der Gegenwart der Verkehr mit Lübeck gewesen sein. Für das Mittelalter zeugt dafür der Familienname Lübekervar. Auf Verkehr mit dem Binnenlande deutet nicht nur ein Privileg für Stendal aus dem 13. Jahrhundert, sondern auch Urkunden des 15. Jahrhunderts. Wismar setzte dort seinen Schonischen Hering ab, wogegen es wenigstens zeitweise von daher Salz bezogen haben wird, bis 1441 Markgraf Friedrich zu Gunsten der auf der Lüneburger Saline begründeten Stiftungen und der Stadt Lüneburg selbst verbot, den Seestädten Hamburg, Lübeck, Wismar und Rostock durch sein Land Salz zuzuführen.

Die Hauptverkehrsstraßen im Lande führten westwärts nach Lübeck, ostwärts nach Rostock, südwestlich nach Gadebusch, südlich über Lübow, Tempzin, Sternberg nach Parchim. An fast allen, namentlich aber Lübeck zu finden sich als Zeugen des früheren Verkehrs Denksteine oder Sühnkreuze für unterwegs erschlagene Bürger oder andere Wanderer, so bei Gägelow, Everstorf, Tramm, Schönberg, Saunstorf, Schimm. Der Zustand der Wege wird nicht der beste gewesen sein und erforderte die Vorlegung vieler Pferde, um die Karren oder Lastwagen vorwärts zu schaffen.

Karren waren nicht selten mit sechs Pferden bespannt. Von der Stadt geschah, was möglich war, nicht nur für die Befriedung der Landstraßen, sondern auch für ihre Besserung. Schon im Anfange des 14. Jahrhunderts war an verschiedenen Stellen in der Nähe ein Steindamm gelegt, und als das Mittelalter zu Ende ist, hat die Stadt die Straßen ringsum weit über die Grenzen ihres Gebiets hinaus, bis auf eine Meile von Wismar und darüber in Besitz und Pflege.

Von auswärtigen Nationen verkehrten in Wismar, wenn die Zollrolle von 1328 als zuverlässiger Zeuge angesprochen werden darf, Dänen, Gotländer und Schweden, von Deutschen erscheinen Kaufleute aus Lübeck, Rostock, Schwerin, Hamburg, Perleberg, Danzig, Riga, Überelbische, Holsteiner, Thüringer, endlich, wenn ich die ute drier herren lande richtig deute, Pommern. Sonst werden noch Deutsche allgemein und Umlandfahrer genannt. Daß sich auch Fremde niederließen, geht aus einer Willkür vom Jahre 1360 hervor, worin von Bürgern jeder Zunge gesprochen wird.

Um 1470 war unzweifelhaft ein Rückgang im Handel und Wohlstande Wismars eingetreten, um von da an noch an die achtzig Jahre anzudauern. Er wird auf eine Abnahme der Brauerei und der Nahrung der Wollenweber und auf einen Zurückgang des Schonischen Verkehrs, von dem Wismar zudem während der Langejohannschen Händel eine Zeit lang ausgeschlossen gewesen war, zurückgeführt werden müssen, schließlich aber auf die seit lange eingetretene ständige Unsicherheit der Straße durch die Prignitz, wodurch der Handel des Binnenlandes auf Lüneburg und Lübeck hingedrängt ward. Sicher hat auch die Aufhebung der Bruderschaft der Deutschen Kaufleute in Kopenhagen 1475 und die etwas früher eingeführte Dänische Bierakzise den Handel der Wismarschen geschädigt. Auf dem Fundamente des Dänischen Verkehrs gerade waren nicht zum wenigsten die Steinhäuser Wismars errichtet.

Über Schiffe und Reederei stehn nur wenige Angaben zu Gebote. Außer bei den kleinsten Schiffen wird schon damals der Schiffer niemals Eigentümer des ganzen gewesen sein. Hatte er überhaupt keinen Teil daran, so sprach man von einem gemachten

Schiffer. Sozial stand der Schiffer dem Kaufmanne nahe und ward nicht gleich den Handwerkern aus der Papagojengesellschaft ausgeschlossen.

Die Handwerker waren ihrem Berufe nach, sofern ein solcher in der Stadt nicht gar zu schwach vertreten war, in Ämter zusammengeschlossen, deren einzelne auch verwandte Gewerbe begriffen. Solcher Ämter sind für das Mittelalter 25 nachweisbar. Im 16. Jahrhunderte nahmen unter ihnen die der Wollenweber, Schuhmacher, Schmiede und Bäcker, wie schon oben anzuführen war, als die vier großen den ersten Platz ein und vermutlich haben sie bereits früher die übrigen überragt. Nur für einzelne läßt sich zeitweise ihre Stärke angeben. Wollenweber waren 1481 30 im Amte. Sie stellten in diesem Jahre, dem ersten, worüber wir Kunde haben, 2691 Laken her. Von da an nimmt ihre Produktion ständig ab, so daß z. B. der zehnjährige Durchschnitt bis zum Jahre 1491 nur 2320 Laken ergibt. Auffallend ist der Absprung der Jahre 1485 und 1486, wogegen sich der von 1511—1516 genügend aus dem Dänischen Überfalle erklärt. Von 1498—1530 wurden 32 Meister neu aufgenommen. Gut sind wir seit 1469 über die Knochenhauer unterrichtet. Ihrer waren damals 32, dann geht ihre Zahl zurück, so daß ihrer nach zehn Jahren nur noch 21 sind und von 1485—1488 ein Tiefstand von 15 oder 16 zu verzeichnen ist. Darauf erreichen sie bis 1491 wieder die Zahl von 20—23. Leider kennen wir die entsprechenden Zahlen der Garbräter nicht: 1723 hatten diese 15 Scharren inne. Krämer zähle ich im Jahre 1497 14. Gute Beschäftigung müssen die Böttcher gehabt haben, solange Brauerei und Schonenfahrt blühten. Ihr Amt zählte 1562 32 Meister, 1584 30, 1606 noch immer 29. Andere auch nur annähernd zuverlässige Zahlen wüßte ich nicht zu geben. Malern und Goldschmieden gab die Kirche reiche Gelegenheit, ihr Können zu bewähren. Leider ist von dem 1357 von Joh. Köster vollendeten Hochaltar in St. Marien kaum mehr als der bloße Schrein übrig, der 1421 von Henning Lepzow für St. Georgen in Parchim in Arbeit genommene Hochaltar in schlimmer Verfassung und der 1505 von Herman Kuleman für Sternberg bedungene Hauptaltar verbrannt, so daß kein leiblich erhaltenes Werk einem bestimmten Meister zugewiesen werden kann. Ebenso steht es bei den Gold-

schmieden. Es wäre aber verkehrt, anzunehmen, daß die tüchtigen Arbeiten, die uns noch jetzt erfreuen, auswärts angefertigt seien.

Teilweise wohnten die Berufsgenossen straßenweise zusammen, wie es für die Gerber, Wollenweber, Kleinschmiede zu erweisen und für andere aus den Straßennamen zu erschließen ist. Eine engere Zusammenziehung ihres Betriebes oder Vertriebes aber hatte auf oder an dem Markte statt.

Es war in der ältesten vor der Städtegründung liegenden Zeit das Gegebene, daß, wer etwas zu Kauf zu bieten hatte, damit auf den herkömmlichen oder privilegierten Markt zog, und ebenso ergab es sich dabei, daß die Marktbezieher je nach ihrer Herkunft oder nach ihren Waren zusammenrückten. Das diente zugleich zur Übersicht für die Käufer und erleichterte die obrigkeitliche Kontrolle. Auch ward durch das Feilhalten an offenbarer Stelle, wie der Danziger Rat 1425 ausführt, dem Betruge vorgebeugt. Auch jetzt noch ist die Ordnung auf Wochenmarkt und Jahrmärkten dieselbe. Nachrichten, seit wann Mittwoch und Sonnabend Wochenmarkttage sind, habe ich noch nicht gefunden: von jeher sind sie es nicht gewesen. Den freien Jahrmarkt bezeugt zu frühest die Krämerrolle vom Jahre 1397. Es wird wohl der Pfingstmarkt sein, der in Rostock 1390 ins Leben gerufen war. Während er nach dem Krämerbuche von 1604 von Exaudi bis Freitag vor Pfingsten dauerte, wird aus dem noch gegenwärtig gebräuchlichen Friedegeläute, das an den Freitagen vor Exaudi und vor Pfingsten morgens um fünf von St. Marien ertönt, geschlossen werden müssen, daß ehemals an diesen Tagen der Markt begann und endete und später die Zeiten verschoben sind. Der Marktfriede schützte vor Verfolgung aus früheren Schuldverhältnissen, auch wohl wegen Diebstahls, dagegen keine Verbrecher, namentlich nicht Räuber und Mordbrenner, auch nicht Verfestete. Ob auch der Umschlag zu Antonii und der Kaufschlags-Montag, aus dem der Fastnachtsmarkt hervorgegangen ist, schon im Mittelalter bestanden haben, ist fraglich.

Außer den Landleuten waren natürlich die fremden Kaufleute, Handwerker und Krämer zunächst auf den Verkauf auf dem Markte angewiesen. Sie sollten aber außer im Jahrmarkte nicht länger als Einmal des Jahres drei Tage ausstehn, und nur die Krämer durften zweimal kommen. Fremde Bäcker haben zu Ende

des 13. Jahrhunderts alle Tage feilstehn dürfen, 1410 durften sie ihr Brot Sonntags und Donnerstags auf den Markt bringen, seit 1417 aber am Sonntage, später nur noch am Montage im Pfingstmarkte.

Aber auch die Einheimischen waren, wie gesagt, unter Festhaltung alter Sitte an den Markt gebunden. Auch ist schon auf die Benutzung des Rathauses zu Verkaufshallen und auf die Errichtung massiver Buden an zwei Seiten des Marktes hingewiesen. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts bestand ein städtisches Wandschneiderhaus (ob als Teil des Rathauses?) mit mindestens 20 Ständen, deren jeder 1 Mk. abwarf. Daneben vermieteten die Kämmerer damals Buden und andere Verkaufsplätze in großer Zahl. Die Scharren der Knochenhauer brachten 32 Mk., das Haus der Bäcker 20 Mk. Die Schuhmacher wurden unterschieden in solche, die Bockleder, und solche, die Rindleder verarbeiteten. Die ersten zahlten einstweilen, bis ihre Buden besser gebaut würden, je 12 Schillinge, die letzten je 4 Schillinge und ebensoviel jeder Krämer und überhaupt jede Bank auf dem Markte. Etwas später brachten die Schusterbuden je 4 Mk., die Krämerbuden je 6 Mk., die beiden Eckbuden aber je 10 Mk. und jede Stelle eines Gerbers und Pelzers 8 Schillinge. Noch etwas später erscheinen Salzbuden, Hutmacherbuden und Stände der Kupferschmiede, Töpfer und Stahlmenger. Dies alles in der Zeit von etwa 1270—1300. Wesentlich reichhaltiger ist das Verzeichnis, das die Kämmereirechnungen von 1319 und 1326—1336 bieten. Da finden wir auch Goldschmiede, Barbiere, Garbräter, Wandscherer, Schneider, Riemenschneider, Reifer, Hoken, Glaser. Die Zahl der vermieteten Buden aber beträgt 25—30, die Miete je 1—6 Mk. In jüngerer Zeit waren die Buden an der Hege nordwärts des Salzfäßchens an die Leinwandschneider vermietet, und die Bürgersprachen von 1453 und 1480 legen diesen auf, darin zu verbleiben, wie denn diese Buden noch nach Jahrhunderten die Lauenbuden heißen. Die hinter dem Rathause fielen den Schuhmachern zu, bis das Amt sie 1478 an die Stadt zurückgab, weil es meinte, die Heuer nicht mehr aufbringen zu können. Anstatt des verschwundenen Hauses der Bäcker begegnen späterhin Brotscharren. Sie waren nach einem Zeugnisse von 1699 aus Brettern zusammengeschlagen, jedoch von solcher Größe

und Beschaffenheit, daß ein um Wohnung verlegener Holzdreher glaubte, in zweien unterkommen und seine Werkstelle halten zu können. Die Vorderseite war so eingerichtet, daß der obere Teil heruntergeklappt werden und als Tisch für die auszulegende Ware dienen konnte. Das waren die Lede (Plural von lit, Glied), wonach man auch den ganzen Scharren nannte. Wie sich in Lübeck einmal ein Knochenhauer verwillkürt, seine Lede bei Vertragsbruch nicht zu öffnen, so haben die Wismarschen Kämmerer 1608 einen halben Schilling ausgegeben vor nagel, damit Clauß Odewahns, des beckers, fensterledt ist zugenagelt. Ein einsamer Brotscharren stand noch 1818. Die Scharren der Knochenhauer und Garbräter werden Fachwerkbauten gewesen sein und lehnten sich zum Teil an die südlich des Salzfäßchens längs der Hege belegenen Buden an bis tief ins 19. Jahrhundert hinein. Die Knochenhauer durften nach einer Willkür von 1318 sowie ihren Rollen von 1410 und 1417 im Sommer frisches Fleisch nur am Schlachttage selbst und dem nächsten Tage, im Winter noch einen Tag länger verkaufen. Als Schlachttage aber werden der Reihe nach Sonnabend bis Mittwoch, als Verkaufstage Sonntag bis Donnerstag hergezählt. Daß Freitag als Verkaufstag nicht in Frage kam, versteht sich von selbst, aber auch als Schlachttag scheint er, wie der Sonnabend als Verkaufstag, absichtlich übergangen zu sein, wie 1467 die Lüneburger Knochenhauer ablehnten, den Verkauf von Sonntag auf Sonnabend-Nachmittag zu verlegen. Nicht gleich verkauftes Fleisch sollte eingesalzen werden.

Um den Bürger gegen Übervorteilung und Schädigung zu sichern, zugleich aber um das Absatzgebiet festhalten und erweitern zu können, wurden Arbeit und Ware durch die geschworenen Werkmeister ständig kontrolliert und Vorschriften über Rohstoffe und Arbeitsweise, auch Lehrzeit und Meisterprüfung erlassen, daneben für Lebensmittel die Preise obrigkeitlich festgesetzt. Dagegen wurden die Handwerkerämter mit dem ausschließlichen Rechte auf die jedem eigene Arbeit privilegiert, innerhalb der Ämter aber gegen ein übermäßiges Hervorwachsen einzelner Glieder Sorge getragen, damit jeder sich eines gewissen mittleren Wohlstandes erfreuen könne. Dieser Absicht dienten Vorschriften über die Höchstzahl der Gesellen und Lehrlinge, der Werkstätten und Webstühle, auch wohl der Arbeitsmenge, endlich Schließung des Amts

auf eine bestimmte Meisterzahl. Anderseits wurden Vorkehrungen getroffen, damit nicht der Handwerksmeister vom Kapitalisten abhängig würde, und für günstigen Einkauf gesorgt. Schließlich hat freilich der unvermeidliche Trieb, dies System immer weiter auszubauen, zusammen mit der Bevorzugung der Meisterkinder vor anderen zu Härten und Verknöcherung geführt, namentlich wenn ein Stillstand oder gar ein Rückgang im Erwerbsleben eintrat. Der Wettbewerb Auswärtiger und die Einfuhr fremder Arbeit zwecks Vertriebes im Kleinen ward nach Möglichkeit beschnitten und wesentlich auf die Jahrmärkte beschränkt, die gegen den äußersten Mißbrauch der Privilegierung als Ventil dienten.

Um sich ein anständiges Begräbnis mit Begängnis, Opfer und Memorien zu sichern, zu gemeinschaftlicher Pflege des Gottesdienstes, endlich, um gesellige Zusammenkünfte und Gelage zu halten, bildeten sich neben den Berufsvereinigungen oder auch eng an sie angeschlossen mancherlei Gesellschaften und Bruderschaften oder Gilden. Zuvörderst ist die schon in anderen Zusammenhängen mehrmals berührte Papagojenkompagnie zu nennen. Brauer, Kaufleute, Schiffer gehörten ihr an, bis 1379 auch Handwerker und Krämer. Schon aus dem Namen ist zu schließen, daß der Vogelschuß von den Brüdern gepflegt ward, und es ist wahrscheinlich, daß das gerade die Bildung der Bruderschaft veranlaßt hat. Daneben bestanden die gleichfalls schon genannten Gesellschaften der Schonen- und Drakörfahrer, der Schiffer und der Bergenfahrer. Die Kontorbrüder, die Brüder von der Langen Bank und die Schwarzhöfder gehören späterer Zeit an und sind zum Teil in der Papagojengesellschaft entstanden oder auch von ihr abgesplittert. Die Bruderschaft der Zwölf Brüder umfaßte nicht nur Bürger, sondern auch Edelleute aus der Nachbarschaft. Bei den Handwerkern fielen Amt und Bruderschaft meist zusammen; doch konnten an den Bruderschaften auch Personen teilhaben, die mit dem Gewerbe nichts zu tun hatten, mindestens sind einzelne Ratmannen als Mitglieder bezeugt. Bei den größeren Gewerken standen an der Spitze des Amts Werkmeister, an der der Bruderschaften Älterleute und daneben Schaffer. Einen weiteren Kreis umschloß die St. Annen-Bruderschaft, in

der sich die Ämter zum Vogelschießen vereinigten und die, auch hierin der Papagojengesellschaft gleich, einen Altar in St. Marien besaß. Sie darf nicht mit der St. Annen-Bruderschaft der Schiffer verwechselt werden, der eine Kapelle bei den Grauen Mönchen gehörte.

Nicht minder bildeten Handwerksgesellen Bruderschaften, um ihr Bier zusammen zu trinken, aber auch für kranke Mitbrüder zu sorgen und Verstorbenen die letzte Ehre zu geben. Auch sie ließen sich Messen lesen, begründeten Vikareien und stifteten Wachslichter für ihre Altäre. Die Schuhknechte erwarben sich die Bruderschaft der Dominikaner. Von den Kürschnern, Malern und Glasern haben wir Statuten, die noch dem 15. Jahrhunderte angehören. Bei den Wollenwebern hielten Meister und Gesellen ihre Pfingstgilde bis 1489 zusammen. Auch die Träger, Schopenbrauer und sogar die Spielleute hatten ihre Verbände, obgleich der Rat 1381 Gilden von Brauerknechten und Brauermägden und anderem losen Volke verboten hatte und mehrfach die Bildung neuer Gilden untersagte. Die mittelalterlichen Prozessionsleuchter der Träger schmücken noch jetzt die Heil. Geistkirche.

Da es weder Bürgern noch Ämtern gestattet war, für ihre Zusammenkünfte besondere Häuser zu mieten, so werden die Högen wie bei den Wollenwebern meist im Hause eines Werkmeisters oder Ältesten abgehalten sein, sonst aber die Bierkrüge Gelegenheit zu gemeinsamer Zeche und Aussprache geboten haben. Ein Haus hatte die Seglerkompagnie 1410 erworben, im übrigen scheinen die größeren Ämter erst sehr viel später in den Besitz eigner Krughäuser gelangt zu sein. Die Amtszusammenkünfte wurden viel, vielleicht mit Vorliebe in den Kirchen, zumal in den eigenen Kapellen der Ämter gehalten.

Zu geselligen Freuden und Lustbarkeiten hielt die Stadt den Rosengarten vor dem Altwismar-Tor. Dort waren die einheimischen Spielleute verpflichtet, an allen Sonn- und Festtagen zwischen Ostern und Johannis abends den Bürgern zu dienen und aufzuspielen. An Instrumenten verfügten sie über Fiedel, Pfeife, Trommel, Posaune, Rotte, Flügel oder Harfe. Für diese Pflicht hatten sie das ausschließliche Recht, bei den Hochzeiten aufzuwarten. Nicht immer ging es beim Tanze im Rosengarten

friedlich her; das bezeugt die Strafandrohung der Bürgersprachen für das Harraufen dort. Abendtänze auf den Straßen wurden seit 1339 mehrfach verboten.

Am allgemeinsten gab man sich in der Fastnachtszeit den Freuden des Spiels, des Tanzes und der Tafel hin, und dann wird wie in Lübeck und Rostock auch in Wismar das Rathaus der Ort gewesen sein, wo die ersten Kreise zusammenkamen. Von Fastnachtsdichtungen wie in Lübeck ist keine Überlieferung. Sicher aber haben derbe, richtiger rohe Belustigungen wie die des Schweinschlagens durch Blinde oder des Katzenrittertums nicht gefehlt, wovon die Lübischen und Stralsundischen Chroniken zu den Jahren 1386 und 1414 und 1415 berichten. Nach der Reformation ereiferte sich die Geistlichkeit gegen das heidnische tolle Schwarmfest und bat, den Weinkeller nicht in der Nacht nach alter heidnischer toller Weise öffnen zu lassen noch darinn weder bösen noch guten Wein auszusaufen zu gestatten, und hierauf hin wohl warnte der Rat zu Fastnacht 1569 vor Verkleiden und vor dem Spiel um den Hahn.

Die richtige Festzeit aber war Pfingsten sowohl für die Papagojengesellschaft wie die anderen Bruderschaften und den Bürger überhaupt. Da mußte der endgültige Abzug des Winters und der Sieg des Frühlings gefeiert werden. Ein Stück dieser Feier war der Trägerreigen, der sich nach ihrer Rolle (von etwa 1450) durch die Straßen zu bewegen hatte. Nicht einmal die Schwachen durften sich ganz ausschließen. Konnten sie nicht mit springen, so sollten sie wenigstens mit gehn. Beim Tanze und dem sich anschließenden Gildefeste trugen die Teilnehmer Kränze auf dem Haupte. Vor Zuziehung Unwürdiger aber ward gewarnt. Ok schal eyn jewelk toseen, heißt es, wene he by der hant neme, wan he in den dantz gheyt, dat de des danses werdych sy. Kinder sollte man umme gudes hoghen willen nicht mit in die Gilde bringen, oder nicht klagen, wenn sie an Beinen, Armen oder Händen Schaden nähmen. Noch in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts sind, wie mir erzählt ist, zu Pfingsten die Knechte und Jungen der Träger auf ihre Koppel vor das Pöler Tor gezogen und haben die Jungen dort ein Spiel aufgeführt, indem sie zugespitzte Stöcke im Wurf in die Erde spießten und die Nachfolgenden die Aufgabe hatten, diese Stöcke wieder heraus-

zuwerfen. Tags darauf zogen die Knechte mit Musik jauchzend und tanzend (ohne Mädchen) durch die Stadt. Daß so ein Festtanz nicht nur als Vergnügen, sondern eben so sehr als Pflicht angesehen ward, belegt für Wismar die Rolle der Krämer vom Jahre 1604. Dort sollten bei der Amtsköste nach gehaltener Traktation „die gewesene Schaffner mit ihren lieben Hausfrauen den ersten, darnach der Koch mit unser Wirtinnen oder einer derselben Magt den andern Tanz uf unserm Schuttinge an deme Orte, da die Malzeit geschehen, und nirgents anderswo, halten und verrichten. So muegen auch andere unser Amtbruedere, jedoch ungenötigt, sondern freies Willens mit der Schaffner Hausfrauen ehrliche Tenze halten. Aber die Herren Morgensprachsherrn, imgleichen die Elterleute und frembde geladene Geste, also auch andere Ambtbruedere sollen zu keinem Tanze erfordert, viel weiniger genötiget oder gezwungen, sondern idermenniglichen desfals zu thun oder zu lassen frei gestellet werden."

Zu anderen Vergnügungen forderten die Tage des heiligen Martin und Nikolaus auf. Um Neujahr ward, wie es scheint, das Fest der Ringführer gehalten. Doch fehlen genauere Nachrichten, und wir wissen nur, daß es Sonntags und die Nacht hindurch geübt ward und daß 1590 die Geistlichen dagegen vorgingen.

Ehedem hatte es auch geistliche Spiele gegeben. Und darüber ist hier umsomehr ein Wort am Platze, als der wertvollste aller vorhandenen Texte ganz in der Nähe Wismars zu Redentin 1464 gedichtet oder umgedichtet ist und ganz wohl in der Stadt auf dem Markte aufgeführt sein kann. Es ist ein Auferstehungsspiel. Sonst gab es noch Passions- und Weihnachtsspiele. Die letzten scheinen sich besonders lange gehalten zu haben. Gegen ein Kindlein Jesusspiel richtete der Pastor an St. Nikolai Lochner 1690 einen Angriff, und 1723 ward es nochmals scharf verboten, wie in Rostock schon 1606 das beim Christfeste gebräuchliche Umtragen eines Sterns untersagt war.

In kirchlicher Hinsicht stand Wismar unter dem Bischofe von Ratzeburg, während Altwismar und der östliche Teil der städtischen Feldmark dem Schweriner Bistume angehörte. Der Bann über die Kirchen oder die Ausübung der geistlichen Gerichtsbarkeit, wie es an der anderen Stelle heißt, ward bald nach der

Gründung der Stadt 1237 dem Propste des Klosters Rehna übertragen und ihm 1331 bestätigt. Dieser scheint auch das Sentgericht mindestens noch gegen Ende des 15. Jahrhunderts abgehalten zu haben. Dagegen hatte der Bischof schon im zweiten Drittel des 14. Jahrhunderts einen Offizial in der Stadt, der, soweit wir unterrichtet sind, Richter über die Geistlichen und in geistlichen Sachen war. Und noch im Jahre 1504 kam in Beilegung der um die Gerichtsgewalt, Patronatsrechte, Testamente und Rechnungsablegung von den Marienzeiten entstandenen Zwistigkeiten zwischen Bischof und Rat ein Vertrag dahin zu Stande, daß der Bischof wie herkömmlich zur Aburteilung aller dem bischöflichen Gerichte zustehenden Klagen, soweit er nicht in besonders wichtigen Fällen selbst richten müsse, einen tüchtigen Offizial in Wismar halten sollte. Dieser sollte insbesondere befugt sein, Testamente zu bestätigen und die Rechnung der Testamentsvollstrecker zu prüfen. Alle weltlichen Sachen sollten dem Rate oder dem städtischen Gerichte zustehn, und unredliche Übertragungen von Ansprüchen an Geistliche nicht geduldet werden. Testamentsvollstrecker sollte jederman — es handelt sich hier offenbar um Testamente Geistlicher — nach seinem Willen ernennen dürfen. Gegen Übergriffe fremder geistlicher Gerichte hatte die Stadt sich im Jahre 1400 einen Schutzbrief vom Papste verschafft.

Im Jahre 1323 schenkte Herr Heinrich von Meklenburg Bischof Markwart von Ratzeburg das Patronatsrecht über St. Nikolai und die Wedem der Kirche zu dem ausgesprochenen Zwecke, daß sie ihm zur Wohnung dienen sollte. Jedoch muß der Rat davon Weiterungen befürchtet und Mittel gefunden haben, die Ausführung des Planes zu verhindern. Zugleich willkürte er, daß kein Bürger städtische Grundstücke an Auswärtige, seien es Geistliche oder Weltliche, ohne seine Einwilligung irgendwie veräußern dürfe. Als jedoch der Bischof die Ratmannen zur Rechenschaft zog und sie zur Eidleistung nötigte, schwuren sie vom ersten bis zum letzten, daß sie die Veräußerung an Geistliche in der Bürgersprache nicht untersagt hätten. Der Stadtschreiber aber, der diesen Vorfall aufgezeichnet hat, fügt hinzu, sie hätten wohl geschworen, da sie in der Bürgersprache nur ein Gebot über Fremde erlassen und keinen Geistlichen genannt hätten. Jedesfalls

behielt der Rat seinen Willen und verpflichtete sich und seine Nachfolger eidlich, niemals Bischöfen, geistlichen Kongregationen oder einzelnen Geistlichen den Erwerb einer Wohnung in Wismar zu gestatten, auch ließ er sich 1504 von Bischof Johann von neuem zusichern, daß er weder Haus nach Hof von Bürgern an sich bringen, sondern sich mit seiner bisherigen Herberge begnügen wolle.

Ebensowenig wie den Erwerb eines Hofes konnte Bischof Markwart seinen Plan durchsetzen, Vikareien in Kanonikerpfründen umzuwandeln.

Über das eine Zeit lang streitig gewesene Patronatsrecht über die drei Pfarrkirchen hatten sich 1260 Landesherr und Bischof dahin verglichen, daß der Bischof darauf verzichtete. Zehn Jahre später verlieh Herr Heinrich von Meklenburg das Patronat von St. Georgen dem Deutschen Orden, aber 1363 konnte wieder Herzog Albrecht darüber verfügen, und nochmals gaben es sein Sohn und Enkel 1398 an den bischöflichen Vogt von Stove weg. Die Patronatsrechte über St. Marien und St. Nikolai verschenkte Heinrich der Löwe 1321 und 1323 an das Domkapitel und an den Bischof von Ratzeburg. Die des öfteren von Bischöfen, Erzbischof und Päpsten bestätigte Inkorporation der Pfarren und die Ersetzung der Pfarrer durch festbesoldete Pfarrvikare muß aber auf starken Widerstand gestoßen sein, und nach mancherlei Wechsel kam schließlich 1409 zwischen den derzeitigen Herzogen und Bischof und Kapitel ein Vertrag zustande, der den Herzogen das Recht gab, für alle drei Kirchen die Pfarrer zu nominieren, den Pfarrern aber auflegte, zusammen jährlich 100 Mk. Lüb. an das Ratzeburger Kapitel zu zahlen. Später werden die Herzoge auch wieder als Patrone bezeichnet. Das zu Anfang des 15. Jahrhunderts zwischen Kapitel und Rat getroffene Abkommen, das dem Rate die Benennung des Pfarrvikars von St. Marien übertrug, ist ohne Folge geblieben. Dagegen scheint der 1411 von dem Bischofe mit den Bürgermeistern eingegangene Vertrag gehalten zu sein, daß keine Religiosen die Stelle der Pfarrer einnehmen sollten. Es ist nicht anders denkbar, als daß das Hin- und Herzerren der Rechte auch in persönlichen Streitigkeiten zum Ausdruck gekommen und zu tiefer Aufregung der Gemüter geführt haben muß. In der Tat geht aus Urkunden aus dem Anfange

des 15. Jahrhunderts hervor, daß damals um St. Marien und St. Nikolai erbittert gekämpft worden ist.

Zahllose Stiftungen von Altären und Messen führten zu der Berufung einer Menge von Vikaren, gaben ihnen aber nur dürftigen Unterhalt, und selbst die Zusammenlegung mancher Vikareien, deren Einkünfte bei gesunkenem Geldwerte durchaus nicht reichen wollten, schuf keine genügende Abhülfe. Um 1485 sind über 150 Vikare in Wismar nachweisbar. Man kann sich vorstellen, daß sich mit ihrer und der Schüler Zuziehung der Gottesdienst in den weiten Räumen der mächtigen Kirchen würdevoll und glänzend gestalten ließ. Aber auch für möglichst vollständige Ausbildung ward gesorgt. Neben der Frühmesse fehlte es nicht an Messen für Langschläfer, und neben den Zeiten der heiligen Jungfrau kamen auch die kanonischen Zeiten zur Einführung, die letzteren der Hauptsache nach eine Stiftung des Ritters Heinrich v. d. Lühe zu Buschmühlen und des Pfarrers Dr. Joh. Brügge. An Kirchensilber hat der Rat im 16. Jahrhundert über 450 Pfund verkaufen lassen können, ohne die Schatzkammern zu erschöpfen, so daß noch immer ein ausreichender Vorrat schöner, z. T. sogar hervorragend schöner Kelche vorhanden ist.

Die Geistlichen taten sich in zwei Kalanden zusammen, dem Minderen, der wohl auf die Stadt beschränkt war, und dem des Landes Bresen, dem auch die Geistlichen einer Anzahl Landkirchen im Westen Wismars angehörten. Der Zweck der Kalande war, für die Verstorbenen feierliche Begängnisse und Memorien abzuhalten, und von den darüber geführten Kalendern, nicht aber von den irrig behaupteten Zusammenkünften am ersten jedes Monats, ist der Name abgeleitet. An die Memorien schlossen sich gemeinschaftliche Mahlzeiten an, die die Kalande zum Teil unverdienterweise in den Ruf des Schlemmens brachten. Übrigens schlossen sich die Kalande auch gegen die Aufnahme von Laien nicht ab. Auf einem Lesefehler beruht die Nachricht von einem Siechenhause des Minderen Kalandes in der Papenstraße: es handelt sich um das Steinhaus des Kalandes. Ähnliche Zwecke wie die Kalande verfolgte die Marien-Gertruden- oder die Elenden-Bruderschaft, die ausgesprochenermaßen in der Absicht gegründet war, um für das Begräbnis von Elenden, d. h. Fremden, zu

sorgen. Außerdem hatten sich die Vikare der Kirchen zu drei Bruderschaften vereinigt, ebenfalls mit der Absicht, für die Mitglieder Memorien zu veranstalten, und endlich gab es noch, wahrscheinlich wiederum in allen drei Kirchspielen Papen-Kollatien oder gesellige Vereinigungen von Geistlichen in eigenen oder gemieteten Häusern.

Wie stark neben dem Weltklerus die Klostergeistlichkeit vertreten gewesen sein mag, entzieht sich unserer Kenntnis. Vertreten war sie durch zwei Bettelklöster. Die Franziskaner oder Grauen Mönche waren schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts in Wismar eingezogen, die Dominikaner oder Schwarzen Mönche aber folgten ihnen 40 Jahre später nach. Diese letzten mußten sich schon allerhand Bedingungen gefallen lassen. Sie sollten den ihnen zugewiesenen Raum nicht durch Zukaufen erweitern, der Stadt, wenn diese von der Geistlichkeit beschwert würde, beistehn und Sendungen übernehmen, an Sonn- und Festtagen nach der Mahlzeit in St. Marien predigen, nicht von Tür zu Tür Malz oder Getreide erbitten. Endlich erkannten sie an, daß nach der Ordnung des Lübischen Rechts verfahren werden solle, wenn ihnen Grundstücke vermacht würden. Sie durften also diese nicht behalten, sondern mußten sie binnen bestimmter Zeit an Bürger verkaufen. Und das ist auch durchgeführt und zwar nicht nur den Dominikanern gegenüber, sondern gegenüber der gesamten Geistlichkeit.

Auch auswärtige Klöster haben sich um Niederlassungen in Wismar bemüht und auch gegen die Verpflichtung, eine jährliche Anerkennungszahlung zu leisten, den Damm gleich Bürgern zu bessern und nur an Bürger zu verkaufen, Höfe erwerben können. Namen und Daten sind an einer früheren Stelle angegeben.

Von größerer Wichtigkeit für die Stadt waren die beiden Hospitalien zum Heil. Geist und St. Jakobs, zumal das erste. Es begegnet gleich auf den ersten Blättern des ältesten Stadtbuchs, also um 1250, urkundlich aber, Landbesitz erwerbend, schon 1253. Nach einer seiner frühesten Urkunden war seine Bestimmung, durch tägliche Almosenspenden Werke der Barmherzigkeit zu üben, Kranke zu erquicken, Arme und im Geiste Gequälte zu trösten, Dürftige, die kein Unterkommen finden konnten, zu herbergen. Bereits im

Jahre 1255 gestand auf Fürbitte des Rates der Bischof die Anlegung eines Kirchhofs zu und gestattete er Gottesdienst für die Siechen. Die Pfründner haben wahrscheinlich Gehorsam und Keuschheit geloben müssen. Ihr Nachlaß fällt noch jetzt dem Hospital zu. Der rasch und ansehnlich anwachsende Besitz des Heiligen Geistes stand von Anfang an unter der Aufsicht und Leitung des Rates oder der Bürgermeister, wie z. B. der Rat schon vor 1300 Eigentum des Hospitals aufläßt und Leibrenten daraus verkauft und die ältesten Urkunden mit denen der Stadt in einem nach Verlust der Originale authentifizierten Kopiar, dem Privilegienbuch, vereinigt sind. Die große Wirtschaft ward durch Hofmeister besorgt.

Vor der Stadt an der Hauptverkehrsstraße, also Lübeck zu, lag, wie das allgemein üblich war, das Aussätzigenhaus, zu frühest unter dem Patronate und auch wohl an der Stelle von St. Georgen, dann nach der Stadterweiterung nach Westen verschoben und St. Jakob unterstellt. Als Aussätzigen-Hospital begegnet St. Jakobs ohne den Namen seines Patrons zuerst zwischen 1260 und 1272, danach vielfach als Hospital schlechtweg und erst in den neunziger Jahren des 13. Jahrhunderts als St. Jakobs, 1340 als Leproserie oder St. Jakobs Haus. 1445 erscheinen die armen und verwiesenen Leute, auch noch nach 1480 einmal die Aussätzigen. Jedoch muß das Hospital die Gesunden nicht mehr sehr geschreckt haben, da 1467 der Bürgermeister Peter Langejohann dort das Ergebnis der Verhandlungen über seine Rückkehr abwarten und 1481 der Ratzeburger Bischof in der Kirche mit Ratssendeboten verhandeln wollte. Als Vorsteher treffen wir auch hier Ratmannen neben Hofmeistern. Die Kapelle ist 1631 zerstört, der Hof aber im Laufe der Zeit zu einem reinen Pachthofe geworden.

Auch außer dem Aussatze fehlte es an Krankheitsplage nicht, ja es traten verheerende Seuchen erschreckend oft auf. Ich nenne nur die Jahre 1350, 1376, 1387, 1405, 1439, 1451, 1464, 1495 und 1496, die als Pestjahre überliefert oder erkennbar sind. Trotzdem wissen wir von ihrer Bekämpfung fast nichts. Im Jahre 1350 suchte man die Schuld bei Juden oder Brunnenvergiftern und begann deshalb eine Judenverfolgung, ordnete aber verständiger zugleich an, daß die Frauen nach dem Begräb-

nisse und Begängnisse das Sterbehaus nicht zur Totenklage betreten sollten. Als wirksam gegen Ansteckung sah man noch im Anfange des 17. Jahrhunderts Lavendel, Krauseminze und Rauchknöpfe an. Der 1464 verstorbene Pfarrer von St. Georgen Gerhard Werkman war Licenciat der Medizin, eine Ärztin (medicatrix) Katharina hat 1326 das Bürgerrecht erworben, dagegen mußten 1402 zwei Weiber die Stadt verschwören, umme dat se pleghen glese to bekikende unde to arstedigende. Ein Apotheker hatte schon um 1300 einen Garten in Pacht. Von der Apotheke und des Rats Wundarzte war vorher die Rede. Krankenhaus und Tollkiste treten uns erst um 1600 entgegen, woraus jedoch nicht zu schließen ist, daß sie erst damals eingerichtet sind.

Daß in Wismar Begarden gelebt haben, erfahren wir durch Herman Körner, der erzählt, daß ein solcher namens Bernhard 1403 als hartnäckiger Ketzer verbrannt ist. Sonst ist es, obgleich das Dominikanerkloster Ketzerinquisitoren unter seinen Insassen zählte, von Ketzerei still, und, was in der neuesten verdienstvollen Geschichte Meklenburgs davon berichtet wird, auf irrtümlicher Auslegung einer Urkunde beruhend. Hinrichtungen wegen Zauberns sind 1496 und 1512 vollstreckt, während noch in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts die dessen Beschuldigten mit der Untersuchung oder auch Stadtverweisung und Ausstellung am Pranger davon kamen.

Beginen waren schon vor 1300 in der Stadt ansässig, und bald darauf erscheinen die drei Konvente, die noch in der Gegenwart als Witwen- oder Gasthäuser dienen. Die Insassen lebten in klösterlicher Art zusammen und widmeten sich unter anderem der Krankenpflege. In Wismar pflegten sie auch die Lichte für die Hochzeiten herzustellen und zu dem Zwecke vorher ins Hochzeitshaus zu kommen. Mädchen aus guter Familie, die in ein Kloster treten sollten oder wollten, fanden in der Nähe in Neukloster und Rehna, weiter ab aber in Rühn, Dobbertin und Ribnitz, vereinzelt in Rostock Gelegenheit und Aufnahme; ob auch unter den Nonnen anderer Meklenburgischer Klöster Wismarsche Namen ans Licht kommen werden, muß die Zeit lehren.

Eine öffentliche Armenpflege kannte das Mittelalter

nicht. Auch in Wismar ließ man, soweit nicht durch die Hospitäler und Klöster gesorgt war, das Feld privater Wohltätigkeit frei. Diese aber ward in reichem Maße geübt, wenn anders der Eindruck, den die Unzahl der Vermächtnisse und Stiftungen machen, irgend zuverlässig ist. So wissen wir allein von 14 Stiftungen von Armenhäusern oder, wie man ehemals sagte, Gasthäusern, die bis zum Ausgange des 15. Jahrhunderts entstanden sind. Meist waren es eine Anzahl Buden oder Keller, die dann je für eine bis zwei Personen Raum boten, aber oft, da eine Rücklage für die Unterhaltung und Besserung nur in selteneren Fällen vorgesehen war, wieder von der Bildfläche verschwunden sind. Meist ward nur Wohnung und höchstens noch Feurung gewährt. Dagegen verfügten andere Stiftungen — die älteste bekannte von Joh. Middelfar von 1318 — und Vermächtnisse die Verteilung von Leinwand und Tuch und Schuhen, Brot, Bier, Speck, Butter, Heringen, Erbsen, Geld, zum Teil in Anschluß an Memorien, zum Teil aber auch sonntäglich in den Kirchen an aufgeschlagenen Tafeln. Aus solchem Anlaß ist die Böddekerkapelle in St. Georgen dem Volke zur Butterkapelle geworden. Auch die Aussteuer armer Mädchen war in Stiftungen bedacht. Bei weitem die meisten dieser Stiftungen sind namenlos geworden und vergessen, nachdem sie in der Reformationszeit und später entweder mit den Almosentafel-Hebungen der drei Kirchen oder sonst vereinigt sind. Auch der Lebende hatte eine offene Hand, und wenn auch der Mißbrauch des Wohltätigkeitssinnes nicht zu übersehen war und schließlich Warnungen vor Schwindlern und namentlich auch fremden Bettlern in den Bürgersprachen hervorrief, auch nach der Reformation zur Ausgabe von Bettelzeichen führte, so konnte doch noch 1581 die bezeichnende Äußerung fallen, daß zu protestieren und appellieren und Brot zu betteln einem jeden zugelassen sei. Soweit die Bettler nicht von Haus zu Haus gingen, waren die Kirchhöfe und die Umgebung der Kirchtüren ihr bevorzugter Platz. Auch waren bei den Kirchtüren im Winter auf Grund von Stiftungen Feuerschapen aufgestellt, an denen Arme sich wärmen konnten.

Zum Schluß von den Schulen. Es bestanden ihrer zwei, eine für die Kirchspiele von St. Marien und St. Georgen gemeinsam in dem wundervoll zierlichen Gebäude, das seit Begründung

der Großen Stadtschule die Alte Schule heißt, und die andere für St. Nikolai. Das Patronat über die Schulen ward schon 1279 von der vormundschaftlichen Regierung an den Rat abgetreten, hernach aber wollte Heinrich der Löwe das nicht anerkennen und übertrug es seinerseits 1323 an Bischof Markwart von Ratzeburg. Dieser verzichtete dann 1331 unter Zustimmung seines Kapitels auf seine Ansprüche und überließ den Ratmannen sein Recht über alle Wismarschen Schulen dergestalt, daß sie für ewige Zeiten alle Schulen frei und unangefochten haben und verleihen sollten. So ist die Stadt schließlich doch in den ruhigen Besitz des im Mittelalter hoch bewerteten Rechts gelangt und seitdem darin verblieben. Geübt hat sie es in früherer Zeit durch Anstellung der Rektoren, Bestimmung der Schuldistrikte, Festsetzung des Schulgeldes und der Gebühren für Benutzung von Büchern des Schulmeisters durch die Schüler, Anordnung über das Lichthalten und im 16. Jahrhundert durch die Einrichtung der Großen Stadtschule und Ausbildung der Schulaufsicht. Über den Betrieb der Schulen und ihren Besuch gebricht es so ziemlich an allen Nachrichten. Nur von der Verpflichtung der Schulmeister und Schüler zu Hülfeleistung beim Gottesdienst haben wir ausreichend Kunde, und aus der beregten Anordnung über das Lichthalten läßt sich ableiten, daß die Unterrichtsstunden im Mittelalter wohl zwischen 7 und 4 gelegen haben. Auf die Leistungen aber dürfen wir insofern schließen, als wir annehmen müssen, daß die Geistlichen und später die Studierenden eine genügende Vorbildung gefunden haben, und als wir wissen, daß 1334 Männer im Rate saßen, die eine Lateinische Urkunde lesen konnten, was sie doch wohl in ihrer Vaterstadt selbst gelernt haben müssen.

Literatur.

Meklenburgisches Urkundenbuch. — Dietr. Schröder, Meklenb. Kirchenhistorie des papistischen Meklenburg (Pap. Mekl.), Wismar 1739, 1741. — Hanserecesse. — Hansisches Urkundenbuch. — Lübeckisches Urkundenbuch. — Crull, Kämmereiregister der St. Wismar 1326—1336, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 29, S. 77—108. — Crull, Die Chronik Heinrichs v. Balsee, ebd. 43, S. 165—186. — Crull, Über eine Inschrift im Chore des Dominikaner-Klosters zu Wismar, ebd. 45, S. 21—32. — Crull und Techen, Die Grabsteine der Wismarschen Kirchen, ebd. 54, S. 111—152, 55, S. 237—260, 56, S. 95—148.

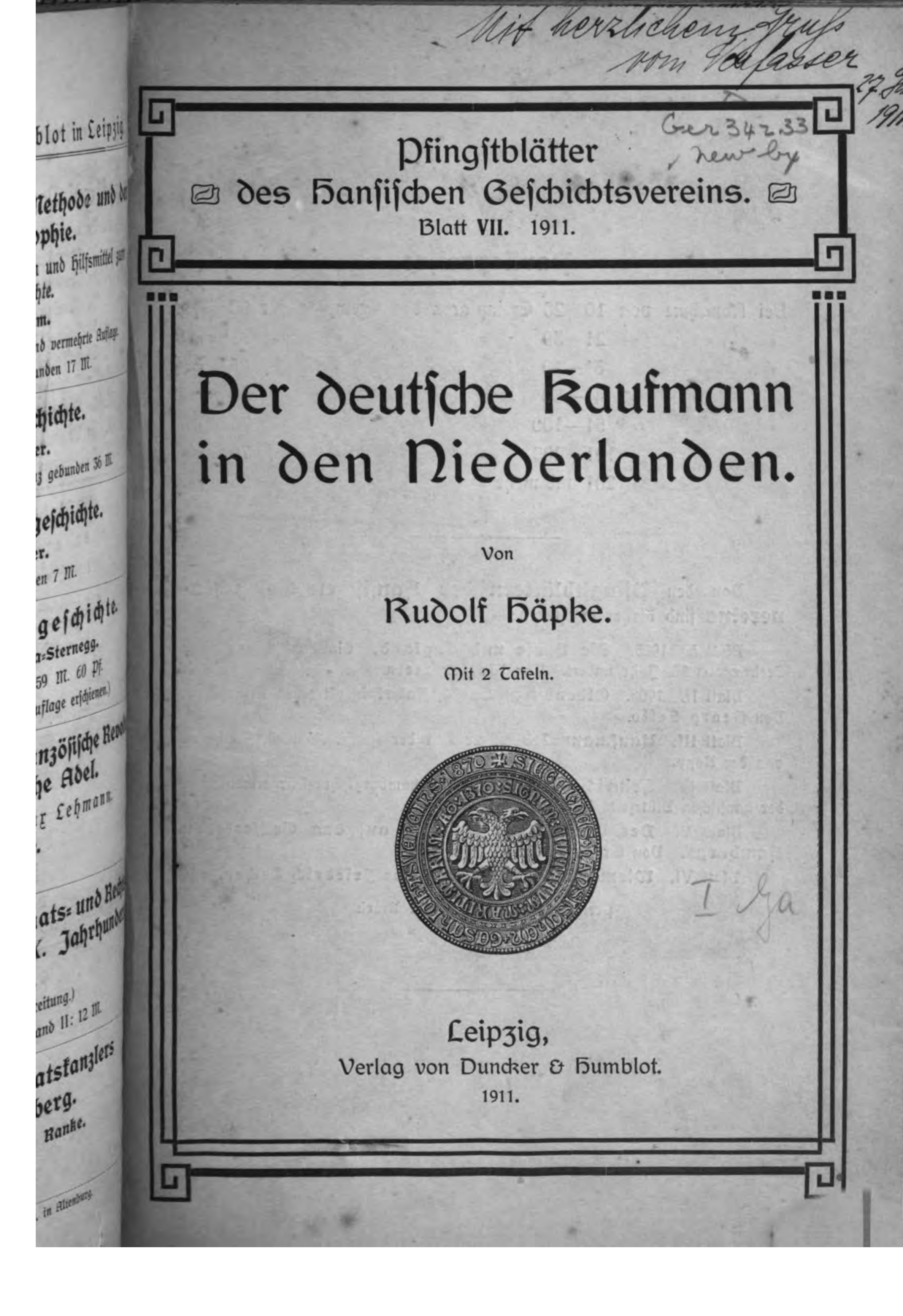
Dietr. Schröder, Kurze Beschreibung der Stadt u. Herrschaft Wismar, Wismar 1743. Neudruck 1860. — Techen, Überblick über die Geschichte Wismars, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 56, S. 1—17. — Techen, Die Gründung Wismars, Hans. Gesch.-Bl. Jahrg. 1903, S. 121—134. — Crull, Die Bistums- und Kirchspielsgrenzen in und bei Wismar, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 41, S. 113—150. — Techen, Die Straßennamen Wismars, ebd. 66, S. 65—114. — Techen, Die Bevölkerung Wismars und die Wachtpflicht der Bürger, Hans. Gesch.-Bl. Jahrg. 1890/91, S. 65—94.

Crull, Zur Geschichte der Baukunst in Wismar, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 56, S. 18—32. — Schlie, Kunst- und Geschichts-Denkmäler des Grhgt. Meklenburg-Schwerin, II, S. 1—221. — Crull, Michael Kopmanns Chronik St. Nikolai zu Wismar; die Dekoration des Innern der Kirche St. Nikolai zu Wismar, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 47, S. 53—110. — Techen, Die Weihe des Chors und Hochaltars zu St. Nikolai, ebd. 60, S. 179—183. — Crull, Der Schrein des Hochaltars zu St. Jürgen, ebd. 49, S. 40—72. — Crull, Die Altartafel im h. Geiste zu Wismar, ebd. 58, Berichte S. 10—15.

Crull, Die Ratslinie der Stadt Wismar, Hans. Gesch.-Qu. 2. — Techen, Die Wismarschen Unruhen im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 55, S. 1—138. — Crull, Die Händel des Bürgermeisters Peter Langejohann, ebd. 36, S. 55—106. — Techen, Die Bürgersprachen der Stadt Wismar, Hans. Gesch.-Qu. N. F. 3. — Crull, E. E. Rats Weinkeller zu Wismar, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 33, S. 41—87. — Techen, Wismar und die Vemgerichte, ebd. 61, S. 15—74. — Crull, Das Amt der Goldschmiede zu Wismar, Wismar 1887. — Techen, Aus dem Amtszeugebuche der Wismarschen Wollenweber, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 58, S. 31—49. — Techen, Etwas von der mittelalterlichen Gewerbeordnung insbes. der Wendischen Städte, Hans. Gesch.-Bl. Jahrg. 1897, S. 19—104. — Techen, Die Morgensprache der Wismarschen Bäcker, ebd. Jahrg. 1909, S. 509—521.

Crull, Das Geschlecht der Hahnstert oder Hahnenzagel, Jahrb. f. Mekl. Gesch. 34, S. 153—170. — Crull, Bischof Nikolaus Böddeker von Schwerin, ebd. 24, S. 24—43.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Mit herzlichem Gruß vom Verfasser

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt VII. 1911.

Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.

Von

Rudolf Häpke.

Mit 2 Tafeln.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1911.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90 Pf.
"	"	"	21—30	"	"	"	"	87½ "
"	"	"	31—40	"	"	"	"	85 "
"	"	"	41—50	"	"	"	"	80 "
"	"	"	51—100	"	"	"	"	75 "
"	"	"	101—200	"	"	"	"	70 "
"	"	"	201 und mehr	"	"	"	"	65 "

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walter Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt** in alter und neuer Zeit. Von Georg Sello.

Blatt III. **Kaufmannsleben** zur Zeit der Hanse. Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Blatt VI. **Wismar im Mittelalter.** Von Friedrich Techen.

Preis eines jeden Blattes 1 Mark.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt VII. 1911.

Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.

Von

Rudolf Häpke.

Mit 2 Tafeln.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1911.

Altenburg
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Einleitung.

Niederländische Weltmärkte.

Universale Bedeutung Brügges. — Antwerpen und Amsterdam als Weltmärkte. — Der hansische Handel und Brügge. — Der „deutsche Kaufmann“.

Nur der kleine Kreis der Gebildeten weiß heute von Brügge. Als eine stille Stadt, in der träge Kanäle an Reihen seltsam geformter, kleiner Giebelhäuser vorüberziehen und altertümliche Gäßchen, pittoreske Winkel und ragende Türme immer von neuem überraschende Ausblicke darbieten, kennt sie der Reisende. Vor allem gilt ihm Brügge als die Wirkungsstätte der Jan van Eyck und Memling, und vor ihren Werken in der Akademie und dem Johannishospital sucht unsere ästhetisierende Zeit Kunstgenuß und Kunstverständnis. Daß eine an Kunst und Historie reiche Vergangenheit noch immer nicht der nüchternen Gegenwart weichen will und das verarmte Gemeinwesen mit einem Schimmer ihres Glanzes umkleidet, macht den Zauber dieses verlorenen Winkels der belgischen Provinz Westflandern aus. Wohl hat man versucht, durch kühne Hafen- und Kanalbauten der Stadt neues kommerzielles Leben zuzuführen; aber es hat doch den Anschein, als ob sie auch künftig mehr von dem Erbe ihrer großen Zeit als von den Früchten moderner Arbeit zehren wird. Schwer scheint es der neuen Reede von Seebrügge zu werden, in den Kreisen des Handels und der Schiffahrt zu Ansehen zu kommen, und noch immer ist nicht der Geschäftsmann, sondern das Reisepublikum mit Reiseführer und Skizzenbuch die typische Erscheinung in den Straßen der Stadt.

Im Mittelalter war es anders. Gerade die breite Masse der Kaufleute und Schiffer, der Wechsler und Weber war mit Brügges Namen vertraut. An der Trave in Lübeck oder an der bremischen Schlachte war er vor fünfhundert Jahren jedem be-

fahrenen Seemann so geläufig wie heute New-York oder London. Nicht minder aber wußte der Baske, der am Strande von Bilbao den hochbordigen Schiffen seines Volkes nachblickte, wie sie mit Wolle und Erz nach Norden steuerten, oder der slavonische Ruderknecht auf den Galeeren der Republik von San Marco von der flandrischen Metropole Bescheid zu geben. Beide kannten Flandern als das Ziel der Schiffe. Ob man sich vor den Wechselbuden von Florenz oder im russischen Nowgorod befand, ob man Leute von den britischen Küsten oder vom Gestade der Ostsee vor sich hatte, überall galt diese Landschaft in der Südwestecke der Niederlande als der „Stapel der Christenheit". Das Mittelalter, glücklich in der Einheit seiner Weltanschauung, kannte nur einen Kaiser und einen Papst. So schuf es sich auch in gemeinsamer Arbeit der Völker einen Weltmarkt in Brügge. Generationen sind in dieser Anschauung aufgewachsen und in ihr dahingeschieden; sie wußten es nicht anders, als daß der Welthandel dort seine bleibende St tte gefunden hätte. Als dann Brügges Stern erblich und seine universale Bedeutung im Schwinden begriffen war, erfuhr nach einer Epoche des Übergangs und tastender Versuche der Welthandel im 16. Jahrhundert von neuem eine Konzentration im brabantischen Antwerpen, die wieder die Kaufleute der handeltreibenden Länder Europas nach einer niederländischen Stadt führte. Die internationale Stellung des älteren Emporiums wurde an der Schelde von neuem erreicht; das Aufsteigen zur Höhe des Weltmarkts vollzog sich noch rascher, und Wachstum und Glanz nahmen für den Zeitgenossen fast märchenhafte Formen an. Wie bekannt, war auch diese Blüte nicht von Dauer; noch ehe das Jahrhundert seinem Ende sich zuneigte, hatten sie die politischen und religiösen Stürme des niederländischen Aufstandes geknickt. Doch von neuem fand der Verkehr in den Niederlanden eine Stätte. In Amsterdam und bei den Holländern konnte er fast zwei Jahrhunderte gedeihen. Heutzutage steht der Seeverkehr von Rotterdam und Antwerpen unter den kontinentalen Häfen unmittelbar hinter Hamburg an zweiter und dritter Stelle.

Brügges Handelssystem kann man sich als einen Kreis vorstellen, der mit Brügge als Mittelpunkt die abendländischen Völker umfaßte. Die Radien sind die Handelszüge, die aus allen Himmelsrichtungen auf Brügge konvergierten. Von Süden ziehen die

Bürger der hochentwickelten italienischen Stadtstaaten Venedig, Genua und Florenz auf Land- und Seeweg nach Flandern; von Westen kommen die Warenzüge aus Westfrankreich und Nordspanien, und mit den benachbarten britischen Inseln steht Brügge von jeher in engstem Verkehr. Die Verkehrslinien des Ostens und des Nordens sind im Besitz der Deutschen. Sie erschlossen das Becken der Ostsee und verbanden die baltischen Lande mit dem Westen. Uns Heutigen fällt es schwer, von der hohen Bedeutung des Ostseehandels einen klaren Begriff zu bekommen, und doch ist aus der ganzen Handelsgeschichte jederzeit der Nachweis zu führen, welch wichtige Rolle das russische Pelzwerk und Wachs, das schwedische Eisen, der Schonensche Hering und die übrigen Produkte der Wald- und Landwirtschaft der weiten östlichen Ebenen auf dem Weltmarkt gespielt haben. Der Westen bezahlte mit gewerblichen Erzeugnissen, den Produkten seines günstigeren Klimas, wie Wein und Südfrüchte, und endlich mit den Orientwaren, die der italienische Handel aus der Levante besorgte. Was Norddeutschland davon brauchte, und was der deutsche Kaufmann dem Norden und Osten zuführte, bezog er über Brügge.

Das Ausland kannte die deutschen Kaufleute zunächst als Angehörige des Römischen Reiches. Aber die Spaltung des deutschen Handels in zwei verschiedene Verkehrsgebiete, Ober- und Niederdeutschland mit getrennten, sich nur peripherisch berührenden Interessensphären, bewirkte, daß durchweg nur die Norddeutschen die „Kaufleute von Deutschland" ausmachten, wenn sie handelspolitisch in Flandern auftraten. Es sind die Hansen, wie wir sie nach dem Städtebund, der die Interessen des deutschen Seehandels zu vertreten unternahm, zu nennen gewohnt sind. An ihren Rechten und Pflichten haben im Westen die Kaufleute vom Rhein und der Provinzen des heutigen Königreichs der Niederlande östlich der Südersee teil. Im Süden schiebt sich das Gebiet des deutschen Kaufmanns bis ans Mittelgebirge heran, und nach Osten hin gehören alle Anwohner der Ostsee deutscher Zunge zu ihm. Von den Hansen sprach der Niederländer gern als „Osterlinge", und die Bezeichnung der Kaufmannsgenossenschaft als „ostersche Nation" und der Hansestädte als „ostersche Städte" hat sich lange erhalten. Besser als dieser bequeme, aber vieldeutige Ausdruck gibt ein Spanier des 16. Jahrhunderts den

Charakter der deutschen Kaufleute in den Niederlanden wieder, indem er sie als „Seedeutsche" den Hochdeutschen gegenüberstellt. Nur dürfen wir den Begriff nicht zu eng fassen: Es sind nicht nur die Küstenbewohner und die Bürger der eigentlichen Seestädte, sondern alle, die den Zug zum Meer spüren und Anschluß an den Verkehrskreis von Nord- und Ostsee gefunden haben.

Wie diese „Seedeutschen" sich auf den niederländischen Weltmärkten betätigten, wie sie dort verdienten und lebten, soll im Folgenden dargelegt werden.

Erstes Kapitel.

Brügge.

Reisewege. — Brügges Hafen. — Die Stadt. — Herbergen und Wirte. — Der Handelsbetrieb. — Der Deutsche als Geschäftsmann. — Die Genossenschaft des „deutschen Kaufmanns“. — Stellung zu den Vlamen und den anderen Kaufmannschaften. — Das Ansehen der Deutschen.

Die Reisewege, die im Mittelalter nach den Niederlanden führten, decken sich nur teilweise mit den Routen, die heutige Kursbücher nachweisen. Wohl sind die Hauptdurchgangs- und Endpunkte ziemlich dieselben geblieben, sonst aber führte die „vlämische Straße“, wie man schon auf nordwestdeutschem Gebiet sagte, durch Gegenden, die heute abseits von den großen Schienenwegen liegen. Gleich hinter Hamburg mußte ein Trupp Kaufleute, der sich zum gemeinsamen Ritt nach dem Westen zusammengefunden hatte, einen bedeutenden, nach unseren Vorstellungen höchst lästigen Umweg machen. Über Stade und Bremervörde waren am Rande der Geestrücken Moor und Wümmeniederung im weiten Bogen zu umgehen. War man von Burg aus in Bremen eingezogen, so führte die Reise über Delmenhorst und Wildeshausen nach Lingen, wo die Ems überschritten wurde. Hier teilten sich die Wege: der südliche führte über Deventer am Ostrand der weiten Gelderschen Heide, der Veluwe, über Arnheim und Nimwegen nach Brabant hinein, der nördliche folgte dem Laufe der Vecht und ließ den Reisenden durch das prächtige Sassentor in Zwolle einreiten. Auf dieser Route fühlte man sich sicherer, wenn in dem kriegerischen Geldern einmal wieder die Waffen aneinanderklirrten. Fehden mit ihrem Gefolge von Untaten zügelloser Söldner ohne Herren und Dienst brachten jene oft geschilderte, aber häufig übertriebene Unsicherheit des mittelalterlichen Verkehrs hervor, nicht aber eigentliches Raubrittertum und unverfälschte Wegelagerei, von denen unsere populären Vor-

stellungen nur so ungern lassen wollen. Da es zu Kriegszeiten auch nicht rätlich war, menschenarme, waldige Heidestriche zu passieren, so vermied man auch wohl von Zwolle aus die direkte Weiterreise durch die Veluwe nach Utrecht und ließ sich über die Südersee nach Amsterdam übersetzen, um von dort aus Fahrgelegenheit auf den holländischen Binnengewässern nach den südlichen Niederlanden zu benutzen.

Im Westen war Köln der große Ausgangspunkt für die niederländische Reise. Wieder nahm die Route, die durch Brabant nach Flandern wies, einen anderen Verlauf als die modernen Schienenstränge; nur sind es diesmal die Bahnen, die zu weit ausholen, da der Umweg über das südlich gelegene Lüttich noch immer nicht vermieden werden kann.

Wer die Landroute wählte, konnte damit rechnen, in etwa 10—12 Tagen von Lübeck nach Brügge zu gelangen. Über die Dauer der Seereise ließ sich bei der Abhängigkeit von Wind und Wetter wenig vorhersagen, zumal noch Schiffsgelegenheit in Hamburg abgewartet werden mußte. Ob daher der Seeverkehr für die Personenbeförderung häufiger als der Landweg in Betracht kam, ist fraglich. Wollte der Kaufmann dagegen sein Gut selbst begleiten, so mußte er schon an Bord gehen, da für Warensendungen und namentlich für Schwergut der Wassertransport das gegebene war. Charakteristisch für die ältere Zeit ist die Bevorzugung der Binnenfahrt. Man segelte „binnen deur" anstatt „buiten omme", wie der treffende Ausdruck lautet, suchte den Schutz der Nordseeinseln und befuhr die Südersee mit ihren kurzen, aber bisweilen sehr unangenehmen Wellen in ihrer ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden, um sich dann auf den Wasserläufen Utrechts, Hollands und Seelands nach Flandern hinzufinden.

Vlissingen gegenüber bekam man jenseits der Honte oder Westerschelde das flandrische Ufer zuerst zu Gesicht. Auch hier führte ein Schiffahrtsweg landeinwärts; es war die östliche Hafeneinfahrt von Brügge. Brügges Reede war ein Meerbusen, der zwei schmale Arme im Nordosten der Stadt der Scheldemündung und der Nordsee entgegenstreckte. In gewaltigem Anprall mochte die Nordsee in grauer Vorzeit die Rinnen geschaffen haben; die Wasser der Schelde furchten sie tiefer, ehe sie durch den Westarm

abflossen, und endlich suchte ein Flüßchen, das von der Geest jenseits Brügge kommt, hier seine trägen Wellen nach kurzem Lauf dem Meere zuzuführen. Der Zustrom von Osten, die Meerflut und das unscheinbare Gewässer, die Reye — selten gedenkt man seiner in den Darstellungen von Brügges Handel — vereinten sich, um ein System von Wasserläufen, das Swin, von See bis Brügge-Stadt zu schaffen, das zahlreiche gute Liegeplätze, wie sie sich das Mittelalter mit seinen bescheidenen Ansprüchen nur wünschen mochte, aufwies. Das Swin war die verkehrsreichste Reede des nördlichen Europas, und kaum weniger als Brügge selbst war das jetzt halbvergessene Städtchen Sluis, dem die Lage an der Gabelung des Swin seit dem Ende des 13. Jahrhunderts den Hauptschiffsverkehr sicherte, in ganz Europa bekannt. Alle handeltreibenden Völker hatten sich auf ihre Weise den Namen mundgerecht gemacht, Segelanweisungen gedenken der Stadt, und weitgereiste Italiener und Spanier unterließen nicht den Besuch, um in ihren Reiseaufzeichnungen ihrer Verwunderung über das, was sie an Schiffs- und Warenverkehr, auch an Leistungen im Deich- und Kanalbau gesehen, Ausdruck zu geben. Gern beehrt man Brügge mit dem Namen des nordischen Venedig, und gerade Südeuropäer haben oft die Parallele zwischen der Beherrscherin der Adria und der flandrischen Stadt gezogen und dabei der Reede von Sluis den Vorrang an Schiffsfrequenz zuerkannt.

Und heute? Wo sich die Galeeren der Republik von San Marco an den Ankertauen wiegten, biskaysche und bretonische Flotten von 40 Fahrzeugen in Reihen lagen, und hansische Koggen und Kraier ab- und zufuhren, alle umschwärmt von den kleinen Leichtern und Fährbooten der Vlamen, ist jetzt fruchtbares Ackerland. An verkehrsreichen Sommertagen waren im 14. Jahrhundert sicher einige Tausende Fremde und Vlamen am Swin tätig. Heute ist die Gegend menschenleer, und man ist einigermaßen mit der Antwort in Verlegenheit, wenn Badegäste aus dem benachbarten Seebade Knocke um Auskunft bitten, ob ein Spaziergang längs der Dünen zum Swin sich lohne. Gewiß sind einige Reste noch zu erkennen: Jenseits Sluis stehen noch Teile der Deiche, die in neuerer Zeit das Swin von Süden nach Norden begleiteten. Weiter zur See hin streichen sie im Bogen von Osten nach Westen. Von rechts und links schieben

sich die Dünen von Cadsand und Knocke heran, lassen aber eine Strecke gelben Seesand zwischen sich frei. Zwischen Dünen, Sand und Deich eine sumpfige Wasserrinne, von Grasland eingefaßt, ist das Überbleibsel des einstigen Welthafens.

Von Sluis nach Brügge führt jetzt ein schnurgerader Kanal, anfangs von einer Allee oft gemalter, hochstämmiger Bäume eingefaßt, an Feldbefestigungen vorüber, die noch aus der Zeit stammen, als Spanier und staatische Truppen sich hier an der belgisch-niederländischen Grenze gegenüberstanden. Erst Napoleon hat den Schiffgraben in seiner heutigen Gestalt durch spanische Kriegsgefangene auswerfen lassen; das Mittelalter brauchte anfangs überhaupt keine künstliche Wasserstraße und begnügte sich damit, das Bett der Reye und ihre Verlängerung für kleinere Schiffe fahrbar zu erhalten. Hinter Sluis brach zur rechten die Häuserzeile kaum noch ab, und überall lugten die kleinen flandrischen Häuschen über den Deich. Denn die Gewerbe, die ein blühender Seehafen kennt, Schiffbau und -Reparatur, Seefischerei und Herbergswirtschaft hatten eine starke Besiedlung der Gegend herbeigeführt. Doch anstatt e i n e r Großstadt entstanden innerhalb eines Jahrhunderts (bis 1300) auf einer Strecke von 9 km nicht weniger als fünf Städte, sämtlich mehr oder minder Vororte Brügges. Wohl ist der Landstrich längst zur Acker- und Weidewirtschaft zurückgekehrt, die Städte sind wieder zu Landgemeinden geworden, und die kleinste unter ihnen, Monikerede, ist mitsamt seinem Markt und vier Straßen gänzlich vom Erdboden verschwunden — der einzige Rest, ein Wirtshausschild „à la Monikerede“ wird auch wohl einer zeitgemäßeren Bezeichnung „zum Congo“ oder ähnlich gewichen sein —; aber die breiten, wuchtigen Kirchtürme von St. Anna-ter-Muiden und Damme mit der mächtigen Ruine der Marienkirche, die zierlichen Rathäuser von Sluis und Damme haben sich als Wahrzeichen einer großen Vergangenheit erhalten. Kurz hinter Damme erblickt man zum erstenmal die Turmspitze der Brügger Liebfrauenkirche. Sie ist die einzige, die so weit ins Land hinausschaut. Denn Brügge liegt platt in der Ebene; es konnte sich weder an Flußdünen wie Bremen, noch wie Lübeck an einen Höhenrücken anlehnen, wodurch die Silhouette dieser Städte so prächtig hervortritt. Man muß schon einen günstigen Ausblick innerhalb der Stadtgräben, etwa den Windmühlenhügel

zwischen Kreuz- und Dammertor, aufsuchen, um die Zwölfzahl der Brügger Türme, welche die Ziegeldächer der niedrigen Häuser überragen, mit einem Blick zu umfassen. Brügge ist ein Musterbeispiel dafür, daß eine Stadt ihr Antlitz immer nach der Seite kehren muß, die ihr die stärksten ökonomischen Einflüsse zukommen läßt. In der Gegenwart ist Brügge ganz auf den Schienenweg angewiesen, der die belgischen Hauptstädte mit Ostende verbindet und vom Kontinent nach England hinüberleitet. Er berührt die Stadt im Westen und hat fast allen Verkehr an sich gezogen. Im Mittelalter mußten Kaufleute und Waren, die vom Swin kamen, das „Nordende" passieren, das Brügge dem lebenspendenden Seehafen entgegenstreckte und bei jeder Stadterweiterung nach Norden hinausschob. Wo der breite Kanal in die Stadt eintritt, sieht es jetzt etwas nach Bettelmannsumkehr aus; damals mußte hier der belebte Wasserweg Brügges wirtschaftliche Bedeutung am besten vor Augen führen. Er brachte den Ankömmling auch am ehesten in das Kaufmannsquartier, das sich nördlich vom Kern der Stadt, der gräflichen Burg und dem Marktplatz, zwischen den Reyearmen und der Vlamingstraße im Viereck erstreckte. Dort legte die Schute am Zollhof an, der in seiner heutigen Gestalt 1477 erbaut wurde und mit seinen gefälligen Formen Zeugnis ablegt, daß die Vergangenheit auch Bauten zu nüchternen Zwecken künstlerisch aufzufassen verstand. Auch der große Krahn für die schweren Weinfässer mit Tretrad und mächtigem, mit kleinen Kranichfiguren verziertem Schrägbalken — nur in Lüneburg hat sich ein ähnlicher Krahn von gleich pittoreskem Aussehen bis auf die Gegenwart erhalten — hatte hier an der St. Johannbrücke neben der Wage seinen Platz, und endlich standen in diesem Stadtviertel auch die Fremdenherbergen. Die Deutschen scheinen durchweg ihrer vier benutzt zu haben, und da die Anzahl der Kaufleute häufig das erste Hundert überstieg, der Wirt aber wohl auch andere Gäste neben ihnen hatte, so mußte schon eine größere Menge Unterkunft in einem solchen „Hostel" finden. Trotzdem wurden wohl kaum eigene Gebäude ausschließlich zu Herbergszwecken aufgeführt; das mittelalterliche Anwesen mit seinen Seiten- und Nebengebäuden, den Ställen und Schuppen gestattete, in Um- und Vorbauten einige Kammern für die Gäste neu anzubringen. Der Wirt, der ein solches „Hostel" sein eigen nannte, war nicht etwa ein Schank-

wirt; sein Beruf vereinigte vielmehr die Obliegenheiten des Hauseigentümers, des Kaufmanns und vor allem des Maklers. Noch heute liegen die drei Gewerbe in Flandern, auf dem platten Lande wie in Brügge, nahe beieinander. Da besitzt ein Pferdemakler (facteur in paarden) ein Estaminet (Wirtschaft), und die „Alte St. Eligius Kapelle" hat zum Herrn einen „Kaufmann in Heu und Stroh usw.", der zugleich Fuhrmannsgeschäft, Ausspann und Wirtschaft betreibt. Stand der deutsche Kaufmann vor seinem Brügger Wirt, so hatte er eine der wichtigsten Persönlichkeiten vor sich, die es für ihn auf seiner Reise gab. Denn es handelte sich ebenso um Unterkunft wie um den geschäftlichen Erfolg. In erster Linie freilich gibt der Hostelier Logis, doch wohl kaum Speise und Trank, die sich der Fremde vielmehr selbst besorgt. Da eigentliche Packhäuser Brügge fremd waren, so werden die Waren in den Kellerräumen untergebracht, und in den Truhen des Wirts deponiert der Kaufmann seinen gemünzten und ungemünzten Silbervorrat. Mit der Zeit wurde es freilich auch üblich, den Barvorrat „in den Wechsel" zu legen, d. h. bei einer der zahlreichen Banken arbeiten zu lassen. Im Notfall sagt der Wirt auch für seinen Gast gut und begleitet ihn als Rechtsbeistand vor Gericht. Ein Angestellter des Hosteliers, den seine Kleidung schon als solchen kenntlich macht, steht dem Kaufmann als Makler auf seinen Geschäftsgängen zur Verfügung, und endlich bringt der Wirt an ihn gesandte Waren unter und kauft die Rimesse ein. Kein Wunder, daß die fremden Kaufleute vorsichtig bei der Wahl ihrer Herbergen vorgingen und die stattlichsten Häuser, die einen gediegenen Eindruck machten, schon mit Rücksicht auf ihre Depositen aufsuchten. Unter den Hosteliers begegnen uns die besten Namen der Brügger Bourgeoisie, die Mitteneye, Scoteler, van Curtrike; auch eine adlige Dame hat sich in diesem Berufe versucht, ohne jedoch Seide zu spinnen. Die Hauschilts und vor allem die Buerses, die unseren Börsen den Namen gaben, waren Geschlechter, die man überall kannte, wo Geschäftsverbindungen mit Brügge bestanden. Wie in den guten Gasthöfen der Provinz zwischen Wirt und Handlungsreisenden häufig aufrichtige Freundschaft besteht, so bahnte sich auch in Alt-Brügge ein Vertrauensverhältnis zwischen beiden Teilen an. Man lernte sich damals besser kennen, da der Aufenthalt bisweilen nach

Monaten oder gar Jahren bemessen war; aber anderseits führte die Verquickung des Wirtsgewerbes mit kaufmännischen Geschäften bedauerliche Erscheinungen wie Bankrotte und Defraudationen herbei, die auch die deutschen Gäste in Mitleidenschaft zogen.

So rasch wie heute, wo der Handlungsreisende mit dem Morgenzuge eintrifft, um womöglich noch mit dem Abendschnellzug zur nächsten Stadt zu eilen, ging es damals mit den Geschäften nicht. Noch vor einem Menschenalter, so versichern glaubwürdige Leute, vor deren Gasthof damals noch die Postkutsche hielt, war der erste Tag nach der Ankunft der Ruhe, der zweite dem Wiedersehen alter Bekannter und erst der folgende dem Geschäft gewidmet. Auch der Deutsche, der nach fast vierzehntägigem Ritte lendenlahm vom Gaul stieg oder durch die Ankunft in Sluis aus der Nachbarschaft der Heringsfässer und Stockfischbündel im Schiffsraum erlöst wurde, wird sich mit dem Beginn seiner Geschäftsoperationen nicht beeilt haben. Gewiß hat der Handel unsere moderne Wertschätzung der Zeit in das Leben eingeführt; der Kaufmann spürte ja ihre Macht viel mehr als Ritter, Geistlicher oder Bauer, und die große Standuhr, die im 15. Jahrhundert der deutsche Kaufmann auf seinem Verkehrsplatz in Brügge errichtete, ist gleichsam das Symbol für die tiefeingreifende Umwertung. Aber die Eile, die wir an dem heutigen Geschäftsmann zu sehen gewohnt sind, sucht man an seinem mittelalterlichen Vorgänger vergebens. Bildliche Darstellungen zeigen den Kaufmann in ruhiger Haltung im Gespräch begriffen, und wenn er in den Geschäftsbriefen des 15. Jahrhunderts mehrfach über Zeitmangel klagt, so ist es zugleich ein Mittel, die Korrespondenz etwas abzukürzen. Die geschäftige Menge der Kleinhöker und Krämer, der Packer und Küper durchwogt Brügges Straßen; doch grade der wohlsituierte ehrbare Kaufmann hält sich von ihrem Feilschen und Schachern, Fluchen und Schelten fern. Seine Geschäftsbriefe sind höflich; mit „höfischen" Worten soll er seine Reklamationen an der Wage anbringen und seitens seiner Genossenschaft wird darauf gehalten, daß er sich über „Herren, Fürsten und Städte" höfisch äußere. Die Sitte billigt und wünscht ein gesetztes Benehmen, das abgemessene Bewegungen von selbst mit sich bringt.

Der Arbeitstag beginnt mit der frühen Morgenstunde; es gilt, das Tageslicht auszunutzen. Kauf und Verkauf erfordern

viel Zeit und Umstände. Am liebsten wird „auf Gesicht" gekauft. Der Kaufmann muß also selbst auf die Verkaufshallen gehen oder in die Warenkeller hinabsteigen. Es wird gekostet, geprobt und befühlt, vielleicht auch der Geruchssinn in Tätigkeit gesetzt. Man schreitet zum umständlichen Akt des Wägens, der für Quantitäten über 60 Pfund stets auf den öffentlichen Wagen vor sich geht. Genau wird kontrolliert, ob der Wägebeamte auch die zum Zwecke fairen Handels unbedingt nötigen, durch Vertrag mit der fremden Kaufmannschaft festgelegten Bedingungen richtigen Wägens erfüllt. Bleibt noch das Wichtigste, die Einigung über den Preis, bis endlich der „Gottespfennig", eine milde Gabe zu wohltätigem Zweck, bei Abschluß des Handels gezahlt, und er durch den „Weinkauf", einen Umtrunk, gefeiert werden kann. So mochte die Stunde rasch heranrücken, die den einzelnen zu seinen Pflichten gegen seine Genossenschaft rief. Die Älterleute der Deutschen hatten am vormittag nach 11 Uhr, am nachmittag im Winter zwischen 4 und 5, im Sommer von 5—6 Uhr Sprechstunde für alle, die ein Anliegen an sie hatten. Zwischendurch hatten die Älterleute gespeist; um 2 Uhr waren sie vom Essen bereits aufgestanden. Auch der „gemeine Mann" war durch die Korporation verpflichtet, sich am Vor- und Nachmittage an der gemeinsamen Versammlungsstätte einzufinden. Seitdem 1457 den Deutschen dafür ein eigener Platz, der noch heute Osterlingeplatz heißt, eingeräumt wurde, war er der Treffpunkt; vielleicht, daß man sich auch vorher in der Nähe aufgehalten hatte. Jedenfalls waren die Zusammenkünfte älter und hatten wohl stattgefunden, solange es überhaupt deutsche Kaufleute in Brügge gab. Das Bedürfnis, die Genossen zu sehen, Meinungen über die Preise und das Wetter auszutauschen, Neuigkeiten zu erfahren und mitzuteilen, war jederzeit vorhanden, kam aber in dem genossenschaftlich gebundenen Mittelalter noch mehr zum Ausdruck als heute. Zudem wußte jeder, daß zur selben Zeit auch die andern Kaufmannschaften oder „Nationen", wie man sagte, an bestimmten Plätzen im Kaufmannsquartier zu finden seien. Eine „Börse", die alle Kaufleute vereint hätte, existierte in Brügge nicht; selbst die Italiener, die sich beim Hause der Buerses vor ihren Konsulaten versammelten, zerfielen wieder nach ihrer Zugehörigkeit zu ihren Stadtstaaten Venedig, Florenz und Genua in einzelne Gruppen. Hatte ein

Deutscher mit Angehörigen dieser Nation zu tun und etwa ein Wechselgeschäft zu erledigen, das in Händen der Italiener lag, so ging er zur Vlamingstraße hinüber, sprach auf dem Rückweg vielleicht noch bei den Spaniern im Langen Winkel, der jetzigen Spanischen Straße, vor und setzte dann mit seinen deutschen Genossen die „spaciring" fort. Auf diese Weise war der Tag mit geschäftlichen und genossenschaftlichen Verpflichtungen ausgefüllt. Der Abend wurde wohl meistens im Kreise der Kameraden in einer der vielen rheinischen Weinstuben verbracht, wenn der Kaufmann nicht über seinen Handlungsbüchern und Geschäftspapieren saß. Wohl war die Buchführung recht primitiv und kaum mehr als eine Gedächtnishilfe; aber der Eigentümer des „papir" kannte sich doch in den krausen Zahlen aus und trat auch vor Gericht den Beweis seiner Behauptungen mit ihrer Hilfe an.

Der hansische Kaufmann bedurfte keines Dolmetschers im Verkehr mit den Vlamen. Seine niederdeutsche Mundart war dem Vlamen sofort verständlich, das Vlämische dem Norddeutschen alsbald geläufig. Auch heute kann man sich in Flandern eher mit Plattdeutsch oder dem Idiom, das man als Stadtkind dafür hält, dem gemeinen Mann begreiflich machen, als wenn man das gut durchgebildete Niederländisch aus dem „höfischen Haag" zur Anwendung bringt. Trotzdem begleitete den Hansen auf seinen Geschäftsgängen stets ein Eingesessener als obligatorischer Vermittler eines jeden Handelsgeschäfts. Diese Makler waren dem Ankömmling nützlich, indem sie ihn über den Bestand orientierten und die gewünschten Warenpartien nachwiesen; eine zweite Wurzel hatte ihr Gewerbe aber auch in dem eigenartigen, uns Heutige so fremd anmutenden Handelsrecht der Vorzeit. Am fremden Ort war die Dispositionsfähigkeit über eine Ware nur beschränkt, und Kauf und Verkauf wurden als nutzbare Rechte angesehen, welche die städtische Wirtschaftspolitik nach Möglichkeit für die eigenen Bürger reservierte. Am liebsten sah es eine Bürgerschaft, wenn der Handelsverkehr der Fremden untereinander überhaupt unterbunden, und eine Ware nur an einen Bürger abgesetzt wurde. In Brügge hatte der handelspolitische Ansturm der fremden Kaufmannschaften solche Tendenzen nicht ausreifen lassen, und das Recht auf freien Handel von Gast zu Gast war verbrieft; zur Entschädigung ließ die Stadt einen der Ihrigen wenigstens den Maklerlohn verdienen.

Die Courtagentaxe betrachtete der Brügger Makler nur als Minimaltarif, und sein guter Wille kostete noch 50 Prozent mehr. Überhaupt kann man zweifeln, ob das Trinkgeldwesen besser bei ausgebildeten oder bei weniger entwickelten Verkehrszuständen gedeiht, und ob nicht beide auf ihre Art der Unsitte förderlich sind. Im mittelalterlichen Flandern streckte sich jedenfalls mehr als eine Backschisch heischende Hand dem Fremden entgegen.

Der Kaufmann, den wir bei seinem Einkauf begleiten wollen, steht auf dem „Großen Platz", der in Brügge und sonst in Belgien seinen Namen wirklich verdient. Vor ihm erhebt sich, mit der Schmalseite dem Platz zugekehrt, die Alte Halle, ein Gebäude von einfachen Formen, von einem breiten, wuchtigen Turm in zwei Geschossen überragt. Zur Linken mündet der Kanal, der vom Swin her die Waren herangeführt hat, unter der langgestreckten Neuen oder Waterhalle. Die Hallen sind due grandissime magioni a modo di grandissimi palagi, wie sie Pegolotti, selbst ein praktischer Kaufmann, nennt. Hier findet der Deutsche seine Rückfracht, flandrische Tuche und die Gegenstände des südeuropäischen Handels. Die Grafschaft Flandern stand mit ihrer für den Export arbeitenden Gewebeindustrie nördlich der Alpen einzig da, und eins der besten hansischen Geschäfte war, flandrische Wolltuche an die Russen zu verkaufen. Dazu bedurfte er wohlfeiler bunter Zeuge. Er fand sie in den kleinen Tuchstädten in West- und Ostflandern, die sich selbst nur mit Mühe gegen die Eifersucht der großen Nachbarstädte wehrten, weniger Qualitätsware herstellten, aber billige Arbeitsverhältnisse hatten. Orte wie Poperingen und Dixmuiden im Westen, Wervicq, Menin an der Lys und das benachbarte Tourcoing, das es jetzt im französischen Staatsverbande wieder zu bedeutender Industrie gebracht hat, hatten die Deutschen ebenso zu Kunden wie das schlachtberühmte Audenarde an der Schelde, Alost und Dendermonde im Osten und Ardenburg in der Nähe des Swin. Mehrfach konstatieren die Quellen, daß in diesen Orten nur für den deutschen Abnehmer gearbeitet wird, was auch durch Abkommen mit der Genossenschaft der deutschen Kaufleute rechtlich festgelegt wurde. Ein Stoff zweiten Ranges, der gern zu Unterfutter verwandt wurde, war die Saye, die ganz im Westen der flandrischen Ebene, im prächtigen, alten St. Omer oder in dem Landstädtchen Ghistelles, nicht

zuletzt auch in Brügge, hergestellt wurde. Das spezifisch brüggische Erzeugnis waren die bis zum Knie reichenden Strumpfhosen. Sie haben sogar einen Hofdichter zu einem Hexameter begeistert:

Brugia, quae caligis obnubit crura potentum,

was sich etwa so wiedergeben ließe:

Brügge, Dein Hosenmachergewerbe
Bekleidet die Beine der Großen der Erde.

Von den Tuchständen bedurfte es nur weniger Schritte, und der Kaufmann befand sich im Bereich des südeuropäischen Handels. „Kolonialwaren“ und Drogen en gros wurden im östlichen Flügel der Alten Halle unter dem Sammelnamen Gewürze an den Mann gebracht. Die „Gewürzhalle“ hat etwa die Größe einer mittleren Markthalle, ist ziemlich eng und dumpfig gebaut und mochte nur wenige der zahllosen Gerüche der ausliegenden Waren durch die schmalen gotischen Fenster ins Freie lassen. Die eigentlichen „Gewürze“, die hier auf ihrem langen Wege aus dem Orient dem Deutschen übermittelt wurden, waren bekanntlich von Küche und Therapie des Mittelalters ungleich höher bewertet als von der Gegenwart und wurden wohl auch mit Apothekergewinn an den Verbraucher abgesetzt. Zudem kaufte der Deutsche hier Südweine und Früchte, Baumöl, Reis und Baumwolle ein. Seine Lieferanten bezeichnete er summarisch als Lombarden, obwohl neben den Italienern mit ihren Drogen und feinen Textil- und Luxuswaren auch Spanier und Südfranzosen bedeutenden Anteil an diesem Handel hatten.

Während wir kein Mittel an der Hand haben, uns von dem Handel Brügges in seiner Blütezeit eine auf statistischem Material beruhende Vorstellung zu machen, besitzen wir einige Zahlen über die Stärke der deutschen Kaufmannschaft. Als nach der Katastrophe des flandrischen Heeres bei Roosebeke (1382) auch den fremden Kaufleuten in Brügge Gefahr drohte, und jedermann vor den Franzosen flüchtete, konnten doch 20 Hansegenossen nicht abkommen. So wenig Kaufleute sind wohl selten in Brügge gewesen; es war die Minimalgrenze, die erst zur Zeit des Niedergangs wieder erreicht wurde. Dagegen waren im Dezember 1449 nicht weniger als 600 Hansen in Brügge, Damme und Sluis auf einer Versammlung anwesend, unter denen sich allerdings auch die Nichtkaufleute wie Schiffer und Schiffsvolk befanden. Auch erfahren

wir, daß von zwei Handelssperren gegen Flandern der deutsche Kaufmann mit etwa 150 Pferden (1391) und über 200 Personen (1457) zurückgekehrt ist. Daß sich unter dieser Menge ganz verschiedenartige Existenzen befanden, liegt auf der Hand, und die vielgestaltete Vergangenheit und das spröde Material aus drei verschiedenen Jahrhunderten spotten des Versuchs, den hansischen Kaufmann als solchen zu zeichnen. Aber es bleibt uns unbenommen, ihn als Angestellten, Teilhaber und Prinzipal zu beobachten, seine Tätigkeit und den Charakter seines Geschäfts zu beleuchten und einige Typen aufzustellen, die wenigstens eine entfernte Ähnlichkeit mit ihren einstigen Urbildern aufweisen mögen.

Es gilt als eine gewisse Norm, daß der Kaufmann seine Waren zu begleiten pflegte. Meistens war er denn auch sein eigener Reisender. Wer sich aber zum Chef eines größeren Betriebes aufgeschwungen hatte, war häufig zu Hause unabkömmlich und mußte seine Interessen in Brügge von anderen wahrnehmen lassen. Er griff zu diesem Zweck auf seine Handlungsgehilfen zurück — unter den zahlreichen, aber begrifflich wenig unterschiedenen Bezeichnungen für den kaufmännischen Angestellten war in Brügge besonders der Ausdruck Knape, dem kopgeselle entspricht, üblich —, händigte ihm Kaufmannsgut oder Geld ein und ließ es in Flandern vertreiben. Dies Auftragsverhältnis nannte man das sendeve. Da die Instruktionen mehr oder minder allgemein gehalten werden mußten und auch nicht häufig erneuert werden konnten, so war die Stellung des Beauftragten eine recht freie, und das eigene Ermessen und der selbständige Entschluß spielten eine große Rolle. Solche Sendevebevollmächtigte weilten bisweilen jahrelang im Ausland und leiten so hinüber zu den ständigen Vertretern am fremden Ort, den Liegern oder Faktoren. Ihre Verwendung war geboten, wenn der Kaufmann dauernd mit Brügge zu tun hatte; ihr längerer Aufenthalt, den der Name Lieger andeutet, ließ sie eng mit der dortigen Kundschaft verwachsen und förderte ihre Obliegenheiten als Kommissionäre und Agenten. Auch diese Betriebsform erheischte Vertrauen auf beiden Seiten, und nach bestem Wissen und Können sollte der Faktor die Sache seines Auftraggebers führen. Um sich der Vertreter völlig zu versichern, wurden sie häufig durch Gewinnbeteiligung an die Interessen des Kaufmanns gekettet, indem der Chef mit

ihnen eine jener zahlreichen Handelsgesellschaften einging, an denen er partizipierte. Darin lag ein vortreffliches Mittel, die Person des Kaufmanns gleichsam zu vervielfältigen und ihn an verschiedenen Orten gleichzeitig tätig sein zu lassen. Die Zahl der eigentlichen Angestellten war recht gering, und mit einigen wenigen Kaufgesellen kamen selbst weitverzweigte Geschäfte aus. Um so mehr war die Arbeitskraft eines guten Partners willkommen.

Doch auch Senioren unter der deutschen Kaufmannschaft residierten oft jahrelang in Brügge, kauften sich am Krummen Ghenthof, in der Ritterstraße oder am Crommenwael im Kaufmannsquartier an und ließen ihre Angehörigen nachkommen. Als etwa 1409—1415 Lübecker die „Venetianische Gesellschaft" betrieben, deren Teilhaber in Brügge, Köln, Lübeck und Venedig den Versand von Pelzwerk nach Venedig besorgten und die von dort bezogenen Spezereien im Norden unterbrachten, übernahm Hildebrand Veckinchusen das Brügger Geschäft. Schon 1395 war er dort Ältermann der deutschen Kaufleute, 1409 konnte er sich bescheinigen lassen, seit sieben und einhalb Jahren nicht in Lübeck gewesen, sondern seinen Geschäften in Flandern nachgegangen zu sein, und noch 1422 befand er sich in Brügge, jetzt freilich verarmt und im Schuldturm von seinen Gläubigern bedrängt. Ebenso zog die zentrale Lage der Niederlande jene fähigen Kaufmannsgeschlechter aus Dortmund und Köln mächtig an, die im 14. Jahrhundert die Chancen, die ein großzügiger Handel mit England bot, trefflich zu nutzen verstanden. Wie London jenseits des Kanals, so waren Brügge und Antwerpen auf dieser Seite ihre dauernden Stützpunkte. Die Suderman, von Revele, Limberg sind die deutschen Vertreter des Kapitalismus, der seit dem Ausgang des 13. Jahrhunderts in Westeuropa seine Schwingen entfaltet hatte. Der ständige Geldbedarf der Höfe hatte ihn großgezogen, dem Unternehmergeist der italienischen Bankiers immer neue Nahrung zugeführt und ihnen zu bedeutender Kapitalakkumulation verholfen. Der Warenhandel dagegen, wie er in Brügge betrieben wurde, erwies sich als ziemlich spröde und wenig für den kapitalistischen Betrieb geeignet. Am ehesten bedurfte noch der Wolleinkauf in England zur Versorgung der flandrischen Tucherei größerer Summen, und von diesem Zwischenhandel aus

sind die Dortmunder und Kölner Unternehmer von den englischen Königen anfangs gelegentlich und subsidiär, in den dreißiger und vierziger Jahren des 14. Jahrhunderts in der Geldnot des Hundertjährigen Krieges mit Frankreich auch zu größeren Darlehen herangezogen und in die Stellung englischer Staatsbankiers eingerückt.

Doch ihre Tätigkeit war nur eine Episode in der Geschichte des deutschen Kaufmanns, und so interessant auch ihre weitverzweigten, spekulativen Geschäfte erscheinen, da sie Gewähr leisten, daß es auch auf hansischer Seite nicht ganz an kapitalistischen Intelligenzen fehlte, so wenig sind sie typisch für den deutschen Handel in Brügge. Im Vergleich mit dem Gros der deutschen Kaufmannschaft stellen Tidemann von Limberg ebenso wie Veckinchusen und Genossen nur eine dünne Oberschicht dar. Die Kraft des deutschen Handels lag nicht in einzelnen großen Finanzleuten, wie sie Italien vom 13. bis 16. Jahrhundert nach den Niederlanden sandte, sondern in der aktiven Betätigung weiter Kreise bis tief ins Binnenland hinein, und die kaufmännische Tüchtigkeit prägte sich weniger in einzelnen großen Individuen aus als in dem Wagemut und Tätigkeitsdrange des ganzen Standes. Wo für den deutschen Kaufmann etwas zu erreichen war, im ganzen Norden und Osten, in England und in Flandern und weiter an den französischen und spanischen Küsten war er zu finden, und er kam nicht als Geldleiher und Wucherer wie der Lombarde, sondern als Schiffer und Kaufmann, der dem Warenhandel nachgehen wollte.

Ein typischer Vertreter des Kölner Handels in den Niederlanden war der Rheinweinhändler, der aus seiner Vaterstadt, dem „Weinhaus der Hanse," den Wein nach Brügge führen ließ, wo er in den von ihm eingerichteten und ausgestatteten Weinkellern verzapft oder an die Trinkstuben weitergegeben wurde. 1455 wurde in mindestens acht Schenken das Produkt deutschen Weinbaus kredenzt. Genau wie heute zeigte sich auch das flandrische Braugewerbe dem deutschen Import nicht gewachsen. Im 13. Jahrhundert gelangte vornehmlich Bremer Exportbier nach Brügge; seitdem standen die Hamburger unbestritten an der Spitze der Biereinfuhr aus den norddeutschen Städten. 1396 ließen sich 60 Hamburger einmal gleichzeitig Geleit vom Grafen von Holland

für seine Gewässer erteilen; wir werden in ihnen zum guten Teil Bierhändler zu sehen haben. Die norddeutschen Binnenstädte, wie Braunschweig, Lüneburg, Stendal, Magdeburg, interessierte vornehmlich der Bezug flandrischer Tuche: Als Repräsentant des deutschen Tuchhandels machte sich der Wandschneider nach Flandern auf, der dort ganze Laken erwarb, um sie daheim im Ausschnitt an den Mann zu bringen. Heute würde er zu den Detaillisten gehören; damals sicherten ihm der Einkauf in der Ferne „über See und Sand“ und die engen Verhältnisse der mittelalterlichen Stadt eine recht angesehene Stellung innerhalb der Bürgerschaft. Der Lübecker wandte sich zwar mit seinen Pelzen an die Reichen und verkaufte Wachs an die Kirchen und Höfe; aber die übrigen baltischen Erzeugnisse, Pech, Teer und Asche, Holz, Getreide und Heringe waren alles andere als Luxuswaren, mit denen die landläufige, weitverbreitete Anschauung jeden mittelalterlichen Händler ausstattet. Danach führt er mindestens einige Ballen Seide, Toledaner Klingen und scheffelweise köstliche Gewürze mit sich, ganz zu schweigen von den feinen Schleiern und Edelsteinen, die er den Burgfräulein offeriert. Soweit solche romantischen Vorstellungen einen realen Hintergrund haben, sind sie von süddeutschen und südeuropäischen Verhältnissen abstrahiert. Der Hanse gleicht wenig dieser Gestalt alter und neuer Romane. Aber dafür ist er auch nicht als Krämer in die Geschichte eingetreten, der Drogen und Galanteriewaren auf den Edelhöfen feilbietet, sondern als wagender Kaufmann und Seefahrer, der draußen im Ausland sein Glück erprobt.

Die Kaufleute vom Rhein bis Livland waren in Brügge in der Genossenschaft „des deutschen Kaufmanns“ vereinigt. Später ist für die Organisation der Ausdruck „Brügger Kontor“ üblich geworden. Die Genossenschaft besaß eine höchst eigentümliche Verfassung und zerfiel wieder in drei Untergenossenschaften, das Lübisch-Sächsische, das Westfälisch-Preußische und das Livländisch-Gotländische Drittel, die in internen Angelegenheiten ein gewisses selbständiges Leben führten, ihre eigene Kasse hatten und zwei ihrer Mitglieder in das Kollegium der Älterleute, sechs in den Achtzehnerausschuß zur Leitung der Kontorangelegenheiten entsandten. Nach außen hin traten die subtilen Unterscheidungen jedoch nicht in Erscheinung, und das Kontor als Ganzes wurde

Träger und Hüter der Rechte, die es erwarb. Es handelte sich um eine feste, durch Privilegien verbürgte handelspolitische Grundlage; man suchte zur Fixierung oder Ermäßigung der Zolltarife zu gelangen, das Fremdenrecht liberaler zu gestalten und durch Abmachungen über die Wage, Maklertaxen, Hosteliers usw. der Ausbeutung durch die Einheimischen einen Riegel vorzuschieben. Seitdem 1356 die Hansestädte die Genossenschaft unter ihre Kontrolle gestellt hatten, empfing sie ihre Direktiven von Lübeck und leistete der Hanse wichtige diplomatische Vorspann- und Vermittlerdienste. Als Organisation mächtiger Abnehmer übte „der Kaufmann" eine Art Warenpolizei aus, indem er die Reklamationen der heimischen Kunden an zuständiger Stelle in Flandern nachdrücklich unterstützte, aber auch Beschwerden des nichthansischen Westens an die Hansestädte weitergab. Auch den Mitgliedern gegenüber vertrat das Kontor die Grundsätze des soliden Handels; unlauterer Wettbewerb durch Verbreitung falscher Nachrichten, Vorkauf, auch Mißbrauch der Hanserechte zugunsten Fremder wurde geahndet. Auch hielt man darauf, daß der Genosse vor dem „Kaufmann" Recht nahm, und nur schwere Strafsachen waren der flandrischen Gerichtsbarkeit vorbehalten. Wurde ein Hanse vor ein flandrisches Gericht gezogen, so begleiteten ihn die Älterleute seines Drittels als Rechtsbeistände.

Sollte das Kontor seine Funktionen vollkommen erfüllen, so hatte es den Mittelpunkt für die einzelnen Kaufleute während ihres ganzen Brügger Aufenthalts abzugeben. Ein gewisser Abschluß nach außen war dadurch bedingt, wurde auch gern gesehen und durch gesetzgeberische Maßregeln begünstigt. Der „Kaufmann" mußte die Genossen in der Hand haben, wenn es zu Konflikten kam. Es wäre wunderbar gewesen, wenn während der drei Jahrhunderte, in denen die Deutschen in Flandern verkehrten, nicht auch Reibungen zwischen ihnen und den Vlamen vorgefallen wären. Differenzen privater geschäftlicher Art konnten nicht ausbleiben, und wer den selbstbewußten Vlamen kennt, weiß, wie er mit Hartnäckigkeit seine wirklichen und vermeintlichen Rechte verteidigt. Eine temperamentvolle Vlämin und ihr Sohn drohten einem Hildesheimer, den sie für die Schuld eines flüchtigen Geschäftsfreundes verantwortlich machten, mit Totschlag, und als man zu gütlicher Aussprache im Refektorium des Karmeliter-

klosters zusammengekommen war, drangen die resolute Witwe und ihre Helfer auf den Gegner ein, verfolgten ihn an geweihter Stätte und hielten ihn 48 Stunden belagert, bis er schließlich von seinen Älterleuten befreit wurde. Wir wissen freilich nicht, wie die Brügger Gegenseite diesen Fall darstellte, und eine so bedenkliche gewalttätige Selbsthilfe war gewiß eine Ausnahme in dem fortgeschrittenen Rechtsstaat, wie es die Grafschaft Flandern war. Große Unzuträglichkeiten brachte dagegen die Rechtszersplitterung mit sich. Landesherrliche und städtische Befugnisse, Zoll- und Stapelbestimmungen, Landes- und Deichrechte kamen für die Regelung des Verkehrs in Betracht, während die Fremden auf ihren Privilegien bestanden. Draußen am Hafen übten die Beamten eine äußerst strenge Polizei aus, legten ihre Instruktionen auf ihre Weise aus, verhängten hohe Bußen, wobei sie freilich gegen Geld und gute Worte mit sich reden ließen, und kümmerten sich nicht weiter um die Bedürfnisse des Verkehrs. Der Fremde, der mit den komplizierten Rechtsverhältnissen nicht vertraut war, konnte vom Regen in die Traufe kommen. Heinrich Lange aus Königsberg, der das Swin nur als Nothafen angelaufen hatte, mußte verzollen, weil seine Mannschaft leere Kisten verkauft hatte, und sollte dann auf Grund der Zollzahlung die ganze Ladung in Brügge verstapeln. Die Stadt Brügge, die das größte Interesse an der strengen Durchführung des Stapelrechts hatte, war selbst die zuständige Instanz, entschied gegen Lange, und es bedurfte einer größeren Zahlung an den Hafenmeister, ehe der Schiffer, im ganzen um die Summe von 60 Schilden erleichtert, wieder auslaufen durfte. Nur einen faustgroßen Stein wollte ein Stralsunder in den Sand gestoßen haben, den die Axt seines Schiffszimmermanns gelockert hatte, als auch schon die hohe Obrigkeit ihn mit einer Buße von 100 Pariser Pfund bedachte und ihm im Nichtzahlungsfalle mit dem Verlust einer Hand — man konstruierte offenbar ein Vergehen gegen das Deichrecht — bedrohte. Der Deutsche mußte von Pontius nach Pilatus laufen und seine Wirte in Sluis und Brügge aufbieten, bis er endlich mit einer Strafzahlung von 11 Pfund davonkam. So konnte der Fremde nach allen Regeln des Rechts behandelt werden und empfand trotzdem das Vorgehen der flandrischen Behörden als empörende Chikane, die ebenso wie offene Gewalt geeignet war,

Erbitterung und Haß zu säen. Auch wenn sich beide Teile auf den Boden des Privilegienrechts stellten, so versteht sich, daß die Auslegung häufig strittig war, und die Brügger Rechtsprechung sich durchaus nicht immer den Forderungen der Kaufleute anbequemte.

Zudem war im 14. Jahrhundert, als Brügge dem handeltreibenden Europa am unentbehrlichsten war, Flandern der Schauplatz wilder Kämpfe. Wohl strebte das Land in richtiger Erkenntnis seiner wirtschaftlichen Sonderstellung nach Neutralität; aber die Wucht der Ereignisse ließ die wohlgemeinten Bestrebungen nicht aufkommen. Griffen die Gegensätze der Westmächte, der große Streit zwischen Frankreich und England, nach Flandern hinüber, so wurden die Leidenschaften vollends in ihren Tiefen aufgewühlt durch die Bürgerkriege, welche die Städte gegen den Landesherrn, die Masse gegen die besitzende Oberschicht, eine Zunft gegen die andere unter die Waffen riefen. Es kam vor, daß man sich inmitten des Blutvergießens der Pflichten gegen die unbeteiligten fremden Kaufleute bewußt blieb, und als die Genter Popularen 1382 den Grafen von Flandern und seine Brügger Anhänger aus der Stadt hinausgeschlagen hatten, war ihr erstes, die fremden Kaufleute ausdrücklich ihres Schutzes zu versichern und auf Gewalttätigkeiten gegen sie den Tod zu setzen. Doch auch die Genter mußten später zugeben, daß mancher als ihr Parteigänger seinen bösen Gelüsten gefröhnt habe. Unvermeidlich waren die mittelbaren, aber nicht minder fühlbaren Schäden solcher Unruhen, der Stillstand des gesamten Verkehrs, die Unsicherheit zur See und zu Lande und die Verluste der einheimischen Geschäftsfreunde, die als angesehene und wohlhabende Parteimänner von den Gegnern besonders aufs Korn genommen wurden. Die hansischen Waren reizten zu Requisitionen; beschlagnahmtes Wachs konnte der Graf von Flandern zu Gelde machen, Pferde waren stets zu verwenden und Johann Scharpe aus Münster mußte 1384 zusehen, wie die Häuser auf seinem Anwesen in Damme zum Bau neuer Bollwerke niedergebrochen, und die Pfähle seines großen Holzhofs als Pallisaden verbraucht wurden. Wer bürgte für Zahlung, wenn schon Requisitionsscheine gegeben wurden? Nach der entscheidenden Katastrophe der popularen Sache bei Roosebeeke (1382) wurde sogar die Exterritorialität der fremden Kauf-

leute nicht anerkannt, eine Loskaufsumme bestimmt und Verhaftung der Älterleute angeordnet. War das zur Not noch mit dem starren Kriegsrecht zu verteidigen, so hat 1436 die tobende Volksmenge in Sluis in plötzlich aufflammendem Haß gegen die Hansen als Freunde der Engländer gewütet und an 100 Osterlinge niedergeschlagen und ermordet.

Daß solche Vorkommnisse Sühne erheischten, wurde auch von den Vlamen nie bestritten. Der „Kaufmann" griff regelmäßig, wenn das Verhältnis zu Brügge und Flandern zu wünschen übrig ließ, zum Mittel der gemeinsamen Abwanderung nach einem andern Handelsorte und der Handelssperre gegen Flandern. Überhaupt ist der Boykott die eigentliche Waffe der mittelalterlichen Kaufmannschaft. Man wandte ihn an gegen Widerspenstige aus den eigenen Reihen, gegen Beamte, von denen man sich benachteiligt glaubte, und ebenso gegen Stadt und Land. Genossenschaftsmitglieder gingen zudem noch der eigenen Hanserechte verlustig; gegen Nichthansen ließ man nur das Schwergewicht der wirtschaftlichen Schädigung wirken. Gewiß bedeutet dies Verfahren einen wichtigen Kulturfaktor; es wirkte im Sinne des Friedens als ein Versuch, auf Gewalt zu verzichten. In der Tat haben die Mißhelligkeiten, die von Zeit zu Zeit sich einstellten, nie zur Fehde zwischen der Hanse und Flandern geführt. Bedenklich war nur, daß der „Kaufmann" durch Brügges Boykottierung sich auch den besten Markt sperrte. Die Versuche, anderweitig Ersatz zu finden im flandrischen Ardenburg, im holländischen Dordrecht und endlich in Deventer und Utrecht, waren nur Notbehelf. Grade bei diesen Krisen, zwischen denen übrigens Jahrzehnte friedlichen Verkehrs liegen, zeigte es sich, daß sich Deutsche und Vlamen nicht wohl missen konnten. Wenn daher Einigung über die Streitpunkte erzielt und Genugtuung für vorgefallene Gewalttaten durch offizielle Entschuldigungen, Errichtung von Sühnekapellen und Entschädigungssummen zugesagt war, kehrte der „Kaufmann" gern nach Brügge zurück. Im ganzen fand der internationale Handel doch nirgends so viel Bewegungsfreiheit wie dort. In Venedig wurden die Bürger der stolzen süddeutschen Reichsstädte von der Republik viel unsanfter angefaßt. Die Orientfahrt war untersagt, im deutschen Fondaco waren sie nach orientalischem Vorbilde kaserniert, eine Preistaxe regelte den Handel

und mit dem Erlös ihrer Waren war Wiedereinkauf neuer Artikel vorgeschrieben. In Flandern dagegen fielen alle diese Beschränkungen bis auf geringe Überbleibsel des Fremdenrechts weg, und anstatt in Brügge den Endpunkt ihrer Handelsreisen zu sehen, gingen die Deutschen gern von dort aus zu weiteren Unternehmungen in Westeuropa vor.

Leichter war es, das Verhältnis zu den anderen Kaufmannschaften in Brügge gut zu gestalten. Eine Art internationaler Arbeitsteilung begünstigte das friedliche Nebeneinander. Die natürlichen Arbeitsbedingungen hatten die einzelnen Warenzüge in feste Hände gegeben; nach einer Monopolstellung im ganzen Umkreise des Brügger Handels trachtete niemand. Einzelne Vorstöße kommen vor, wie jene venetianische Gesellschaft der Veckinchusen eine geniale Kombination des deutschen und des venetianischen Geschäfts bedeutet; sie brauchten aber nicht gleich Haß und Eifersucht innerhalb der Brügger Kaufmannskolonien hervorzurufen. Es genügte, wenn die heimischen Gewalten ein Auge auf solche Vorkommnisse hatten und ihnen gegebenenfalls entgegentraten. Wohl kam es zu Konflikten zwischen Deutschen und Spaniern oder Schotten; aber sie nahmen eher ihren Ursprung bei Kapereien auf offener See als im Schoße der Brügger Korporationen, um dann freilich auch auf den allgemeinen Zentralpunkt überzuspringen. Im allgemeinen wurden korrekte, höfliche Beziehungen unterhalten, und gelegentlich ist man auch gemeinsam zur handelspolitischen Aktion geschritten.

Wenn die Wichtigkeit des baltisch-deutschen Handels den Deutschen bereits eine hervorragende Stellung unter den Fremden sicherte, wenn sie unter den Nordeuropäern die führende Nation, unter allen Fremdkaufleuten etwa primi inter pares waren, so verhalf ihnen die Zugehörigkeit zum Römischen Reich nicht minder zu Ansehen. Das Reich kümmerte sich wenig um seinen Auslandshandel; aber der Kaufmann erinnerte sich doch gern der Tatsache, daß er unter dem höchsten Herrscher der Christenheit stand. Das stereotype Geschenk des Kontors an befreundete Gotteshäuser waren Glasfenster mit Bildnissen des Kaisers und der sieben Kurfürsten, und die Tapisserie des „Kaufmanns", die bei den Feierlichkeiten der jährlichen Wahl der Älterleute im Chor der Karmeliterkirche aufgehängt wurde, wies ebenfalls die Figuren von

„Kaiser und Kurfürsten" auf. Auch der Wappenbrief, den das Kontor 1486 von Kaiser Friedrich III. erwarb, und der den schwarz-gelben Doppeladler mit gleichfarbiger, von einer Kaiserkrone überragten Helmdecke zeigt, gehört in diesen Zusammenhang. Einen unmittelbaren Rückhalt hatte das Kontor an der Hanse. Von ihr wußten die Niederländer herzlich wenig, vielleicht nicht viel mehr, als daß 72 Städte diesem Städtebunde angehören sollten. Aber eben diese vage Kenntnis, die der Phantasie freien Spielraum ließ, erhöhte den Respekt vor der Macht der Städte, die durch erfolgreiche handelspolitische Unternehmungen und durch die großen Privilegienerwerbungen so deutlich ans Licht trat. Eben jene Privilegien trugen nicht wenig dazu bei, das Selbstgefühl der Hansen zu heben. An sich sind sie nichts weiter als die Handelsverträge der Epoche; beide Teile einigten sich zuvor über den Inhalt, und beträchtliche Gegenleistungen wurden verlangt. Die Urkunde selbst aber stellt nur einen einseitigen Akt des Ausstellers dar, der Rechte verleiht. Wem sie zuteil wurden, der faßte sie als „Freiheiten" und „Vorrechte" auf, da sie andern in der Tat abgingen, und hielt sich als Privilegierter für verpflichtet, den Kopf hoch zu tragen. Vielleicht wurden von den einfachen Leuten gar nicht einmal die materiellen Vorrechte, wie sie sich in Zollerleichterungen manifestierten, als vielmehr gewisse Äußerlichkeiten am höchsten eingeschätzt. Welchen Eindruck mußte es nicht in den Matrosenschänken von Sluis machen, wenn ein Eingeweihter erzählte, der „deutsche Kaufmann" verlange vom Herzog von Burgund, dem Königsohn von Frankreich, trotz Pfahlwerk und Ketten der Hafensperre auch zur Nachtzeit in den Hafen einzulaufen! Fügen wir hinzu, daß der mittelalterliche Kaufmann an sich schon aufrecht einherging, weil er Waffen mit sich führen durfte, so wird es gewiß, daß der Deutsche es an Selbstbewußtsein nicht fehlen ließ.

Zweites Kapitel.

Übergangszeit.

Brügges Rückgang: Verlandung des Hafens, Niedergang der Tuchindustrie. — Die übrigen niederländischen Landschaften. — Die Kaufmannsgenossenschaften bedroht; Stapel und Schoß. — Äußerer Glanz: Feste und Kaufmannshaus. — Die Hansestädte und die niederländische Kultur.

Noch während Brügge in vollem Flor stand, nahten sich die Gefahren, die den Handel von dort verjagen sollten. Wo der Mensch es wagt, in der Nähe großer Wassermassen sich anzusiedeln, ist er zunächst nur auf den Schutz seiner Wohnstätte bedacht. Sucht er später in kühnem Zugriff den Fluten Land abzugewinnen und seine Deiche und Polder vorzuschieben, so gilt seine Fürsorge noch immer in erster Linie dem eroberten Ufer. Doch die Landgewinnung beengt die Fluten und beraubt sie der freien Bewegung, bis sie sich gänzlich zurückziehen. Dem landbauenden Anlieger kann es willkommen sein; aber Schiffahrt und Handel finden die Fahrrinne bedroht und ihre ganze Existenz in Frage gestellt. Es bleibt nichts übrig, als dem weichenden Wasser nachzuziehen oder durch künstliche Mittel den erwünschten Zustand wiederherzustellen. So etwa ist die Entwicklung bei Brügge verlaufen. Bis zum 12. Jahrhundert mochte die ganze Gegend nordöstlich der Stadt zur Frühjahrszeit einem ungeheuren See gleichen und im Sommer weite Sumpfstrecken aufweisen, von denen sich die spärlichen Siedlungen wohlweislich fernhielten. Im 13. Jahrhundert wurde der Platz an der Fahrrinne umworben, eine Hafenstadt nach der andern entstand, und jede Neugründung rückte näher an die nahrungspendende See heran. Wieder ein Jahrhundert verging, und die Gefahr der Versandung war schon in greifbare Nähe gerückt. Hansische Schiffer, die auf dreißigjährige Befahrung der flandrischen Gewässer zurückblickten, schoben 1401 die Schuld auf das Pfahlwerk, das während des letzten Bürgerkrieges (1380 bis 1384) das Swin gesperrt hatte. An dessen Pfählen und Balken mochte sich in der Tat eine Barre von Schlick gebildet haben. Aber auch die Binnenfahrt nach Brügge-Stadt war in einem traurigen Zustande. Leichter brauchten bis zu drei Wochen, ehe sie die 9 km von Sluis bis Damme zurücklegten (1420), und es kam vor, daß die Kaufleute überhaupt auf ihre Dienste ver-

zichteten, die Waren aus den Schuten auf Wagen laden und auf der Landstraße nach Brügge führen ließen. Mochte kurzsichtiger Eigennutz diese Mißstände bisweilen nicht ungern sehen, so haben doch die Interessenten, voran die Stadt Brügge, ihr Möglichstes an der Swinkorrektion getan. Kommissionen wurden niedergesetzt, Lokalinspektionen vorgenommen, die Ursachen des Übels erwogen und alle Mittel der Abhilfe durchprobiert. Bald plante man ein Schwemmbassin, bald kostspielige Schleusenbauten oder einen Durchstich, der Scheldewasser und Meeresflut wieder zuführen sollte. Tausende vlämischer Pfunde haben die Bauten von Jahrzehnt zu Jahrzehnt verschlungen, eine Unsumme von Arbeit wurde darauf verwandt, und doch haben alle Anstrengungen kein wirklich befriedigendes Resultat gehabt. Zeiten der Besserung stehen Perioden völligen Niedergangs gegenüber, so daß man wohl Sluis mit dem einst stark besuchten, jetzt verlassenen Welthafen Akkon im Heiligen Lande verglich. Für die heutige Technik wäre die Aufgabe, eine brauchbare Wasserstraße herzustellen, vielleicht gar nicht so schwierig gewesen; damals mußte das Werk ohne genügende Karten und die grundlegenden Berechnungen nur auf Grund der empirischen Kenntnis der Werkmeister unternommen werden, die sich zwar vortrefflich auf künstliche Basteleien verstanden, aber nichts von großen Dimensionen und Massenwirkungen durch Menschenkraft und Material wußten, die allein den Erfolg hätten herbeizwingen können. Mit den kleinen Mitteln, deren man sich bis ins 19. Jahrhundert beim Wasserbau bediente, war besten Falls leidliche Sicherung der Binnenfahrt und die Möglichkeit einer vorsichtigen Navigierung unter Assistenz von Lotsen im gut betonnten Außenswin zu erreichen. Inzwischen hatten sich aber die Kapitäne bereits an andere Reeden gewöhnt.

Das ausgehende 14. Jahrhundert sah auch den Rückgang der flandrischen Tuchindustrie, an der bisher der Brügger Handel einen zuverlässigen Rückhalt hatte. Die Tuche wurden teurer und schlechter, und gerade der durch die Deutschen vermittelte Export wohlfeiler Stoffe nach dem Osten mußte unter der aufblühenden englischen Konkurrenz um so mehr leiden, als diese wie jede junge Industrie anfänglich mit billiger Ware arbeitete. Beide Momente des Rückgangs waren für Brügges Weltmarkt um so bedenklicher als er gerade umgekehrt neuer Mittel bedurft hätte, um sich auf

der alten Höhe zu behaupten. War bisher die Grafschaft Flandern um einige Generationen den übrigen niederländischen Landschaften in wirtschaftlicher und sozialer Beziehung voraus gewesen, so war sie um 1400 von Brabant, Holland und Seeland einigermaßen eingeholt. Auch außerhalb Flanderns gab es jetzt mehr Erwerbsmöglichkeiten. Den Deutschen hatte Brügge niemals so ausschließlich an sich fesseln können, daß er nicht auch die anderen Märkte des Landes besucht und in Gent und Ypern seinen Tuchvorrat mit den dortigen hochwertigen Stoffen kompletiert hätte. In der alten Bischofsstadt Tournai hatten die Kölner kaufmännische Interessen,und nach Mecheln, dem Sitz einer bedeutenden Tuchindustrie, lieferten die Hansen einen Teil des Wollbedarfs. Wie der Kaufmann früher auf die flandrischen Landesmessen gezogen war, so erschien er jetzt auf den Messen Brabants in Antwerpen und Bergen-op-Zoom, die jenen den Rang abgelaufen hatten. Begreiflicherweise waren es besonders die Kaufleute vom Rhein und aus Westfalen, die sich bei den ihnen so wesensverwandten Brabantern festgesetzt hatten. Köln stand seit langem mit Brüssel in Verkehr, und seine Bürger kauften sich in Antwerpen an; die Dortmunder hatten in der Scheldestadt sogar ihre eigene Genossenschaft, und aus Dortmund stammte auch Heinrich Suderman († 1345), der als einer jener hansischen Kapitalisten seine Unternehmungen von Antwerpen aus leitete. Von den vier frommen Stiftungen, die er aus seinem Vermögen der Stadt zuwandte, existieren noch zwei, und ebenso soll in der Nähe der Kathedrale eine Straße noch heute seinen Namen führen, nachdem der Volksmund etwas despektierlich eine „Sauerstraße" (Zuurstraat) daraus gemacht hatte. Auch an den Rheinmündungen, die erst die allerneueste Entwicklung mit dem imposanten Welthafen Rotterdam begaben sollte, prävalierte der Handel der Kölner und ihrer Gefolgsleute vom Niederrhein. Sie kamen im 15. Jahrhundert vornehmlich nach dem Städtchen Brielle an der Alten Maas, doch auch nach Vlaardingen, Schiedam und Rotterdam zum Kauf des Herings, den die Heringbüsen anbrachten. Auch Salz ging viel rheinaufwärts. Seine hauptsächliche Produktionsstätte waren die Seeländischen Inseln, wo es anfänglich durch das Brennen des salzhaltigen, torfähnlichen Darinc gewonnen wurde, während man sich später mehr auf das Einsieden von Seesalz verlegte. Kamen

die Schiffe aus den französischen und iberischen Häfen, so lieferten sie ihre Ladung an die Salzkeeten auf Walcheren und Beveland ab, um das raffinierte Produkt dafür einzunehmen und nach dem Osten zu verfahren. Dorthin wanderten auch die Tuche der holländischen Städte, mit Leiden an der Spitze, die besonders in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts die Hansen zu ihren besten Kunden zählten. Freilich fand auch der holländische Eigenhandel in den baltischen Ländern, der den Hansen ernstliche Sorge machte, an diesem Export eine starke Stütze. Im Ostseeverkehr strebte Amsterdam nach der führenden Stellung, und seine regen Beziehungen zu Danzig und dem Ordenslande brachten es mit sich, daß besonders die Bürger der preußischen Städte viel in Amsterdam zu tun hatten. Auch gab es dort und in älterer Zeit auch in Utrecht eine Hamburger Hanse (Genossenschaft), die 1358 zwei Älterleute erhalten haben soll. In der Nikolaikirche (Oude Kerk) zu Amsterdam erwarb sie den „Hamburger Choor", eine Kapelle, die einen Altar von Peter und Paul und acht Grabstätten enthielt. Alljährlich vereinte die Bruderschaft ein Mahl in der Herberge zur „Goldenen Hand", und das Interesse an dem Besitztum ließ erst nach, als zur Zeit der Republik der Generalstaaten die lutherische Gemeinde von Amsterdam zur Erbauung einer eigenen Kirche schritt. Was die Hamburger an Amsterdam fesselte, war der Vertrieb des heimischen Bieres in Holland. Auch jenseits der Südersee hatten sie einen ähnlichen Stützpunkt in ihrer Hanse zu Staveren, die 1365 das Recht der Amsterdamer Genossenschaft erhielt. Sonst bewegte sich in dem städtearmen friesischen Gebiet der Händler aus Hamburg und Bremen viel auf dem platten Lande, um die friesische Butter einzuhandeln. Eine rege Küstenfahrt verband die friesischen Marschen mit der Niederelbe, während Bremen vornehmlich mit dem östlichen Hauptort der Gegend zwischen Vlie und Ems, dem sächsischen Groningen, in Verbindung stand. Hier sowie südlich an der Ijssel befinden wir uns bereits in einem Gebiete, dessen Teilnahme am Recht des deutschen Kaufmanns und Hansefähigkeit zwar nicht unbestritten waren, aber seit dem 15. Jahrhundert doch zur Anerkennung gelangten. Wirtschaftlich standen Overyssel und Geldern dem westfälisch-niederrheinischen Handel nahe, und ebenso haben die Ijsselstädte an den spezifisch hansischen Betrieben in Schonen und Bergen teilgenommen oder Frachtfahrt nach Osten und Westen getrieben.

Die zunehmende Produktions- und Aufnahmefähigkeit der sämtlichen niederländischen Landschaften bot dem internationalen Handel neue Gewinnmöglichkeiten. Aber die dadurch bedingte Emanzipation von Brügge stellte alle fremden Kaufmannschaften vor ein schweres Problem. Ihre Kaufleute berührten Brügge gar nicht mehr, oder wenn sie es noch wie die Überseer als Ausgangspunkt beibehielten, nur zu kürzerem Aufenthalt. Wohl bewahrte Brügge seinen alten Vorzug als ständig dem Handel zugänglicher Markt; aber weil er nicht mehr so gut und ausschließlich wie früher besandt wurde, und der Abnehmer ausblieb, mußte man dem Verkehr schon auf die temporären Zentren der Messen von Antwerpen und Bergen-op-Zoom folgen. Unmerklich, allmählich vollzog sich der Umschwung; aber die Tatsache, daß Brügge, der Sitz der fremden Nationen, nicht mehr der bevorzugte Aufenthaltsort ihrer Angehörigen war, ließ sich nicht bestreiten. Für ein modernes Konsulat wird man es als eine selbstverständliche Forderung ansehen, daß es dort residiert, wo das Gros der Kaufmannschaft zu finden ist; eine Lebensfrage war dies vollends für eine Brügger Kaufmannskorporation, die als Kristallisationspunkt des gesamten Lebens ihrer Angehörigen wirken und eine weit innigere Verbindung zwischen sich und ihren Mitgliedern herstellen sollte, als die Beziehungen zwischen einem heutigen Konsulat und den Staatsangehörigen, die es zu vertreten hat, zu sein pflegen. Somit hätten die Brügger Nationen ihren Schutzbefohlenen nachziehen und ihre Residenz verlegen müssen. Aber der Verkehr hatte ja eine Dezentralisation erfahren, und während des 15. Jahrhunderts gab es noch keinen Platz, der das alternde Brügge voll und ganz ersetzt hätte. Antwerpen, an das man zunächst denkt, war erst im Aufsteigen begriffen. Nach seiner Herbstmesse, dem Großen- oder Bamismarkt, war es auch mit der Konzentration des Verkehrs vorbei, den sie gebracht hatte, und wenn das hansische Kontor dort während der Meßzeit geweilt hatte, blieb ihm am letzten Meßtage nichts anderes übrig, als nach Brügge zurückzukehren. Andere Kaufmannschaften haben wohl experimentiert und sich bald in Antwerpen, bald in Middelburg oder Vere versucht, doch soweit zu ersehen, ohne befriedigenden Erfolg. Der Verkehr schien die korporative Einheit der Kaufleute, die er erst herbeigeführt hatte, wieder auflösen zu wollen.

So einfach ferner eine Übersiedlung des Brügger Kontors vom Swin nach der Schelde erscheint, so viel handelspolitische Schwierigkeiten bot sie in Wirklichkeit. Man konnte nicht einfach die Kiste mit den Privilegien nach Antwerpen schaffen lassen; denn die Mehrzahl der „Freiheiten“ galt nur für Flandern, nicht aber für die Scheldestadt. Hier hat allerdings das Kontor eingegriffen und mit Erfolg die handelspolitische Stellung der Hanse an den neuen Verkehrsplätzen ausgebaut. Bei solcher Gelegenheit erhielt der „Kaufmann“ 1468 von Antwerpen ein Haus „de Cluse“ am Alten Kornmarkt und 1477 „de Zekel“ von Bergen-op-Zoom zum Geschenk, die den Kontorbeamten während der Marktzeit zur Wohnung dienen sollten. Doch die Hanse beabsichtigte, auch den Glanz der Brügger Freibriefe wieder aufzufrischen. Sie wollte dem Brügger Handel aufhelfen, indem sie Brügge zum „Stapel“, d. h. zum obligatorischen Verkaufsort der flandrischen Tuche einerseits und der hochwertigen Standardartikel des baltischen Handels anderseits machte. Früher hatte die wirtschaftliche Anziehungskraft diese Waren nach Brügge geführt; jetzt sollte der Zwang den alten im Schwinden begriffenen Zustand wiederherstellen. Der Versuch, die Handelsbewegung nach eigenem Willen zu lenken, entbehrt nicht der Kühnheit; aber es war doch ein sehr gewagtes Unterfangen, auf der alten ökonomischen Basis weiterzubauen, als der Verkehr zur Erweiterung drängte. Zu viele Interessen wurden verletzt, um nicht zu fortwährender Opposition im Schoße der Hanse Anlaß zu geben, während anderseits Lübeck und seine Genossen um so mehr am Stapel festhielten, als er ihnen als Kampfmittel im Konkurrenzkampf gegen die Holländer diente. Wer den Bestimmungen des Stapels nachlebte, kam schon mit verteuerter Ware in Brügge an, ohne die Gewähr zu haben, sie sogleich abzusetzen. Wer sie umging, dem winkte doppelter und dreifacher Profit. Tragen doch solche Zwangsmaßnahmen die Prämie für die Übertretung gleich in sich. Der Verkehr ging nach Möglichkeit über das Recht hinweg, und wenn sich Depots von Stapelwaren, die sogenannten „wilden Läger“ trotz aller Strafandrohungen in Antwerpen und Mecheln, Middelburg und Vere, Amsterdam und Utrecht befanden, so zeigt das, wie weit die Wirklichkeit von den Absichten der Gesetzgeber sich entfernte. Große Unzuträglichkeiten brachte auch die Beitreibung der nötigen

Gelder zur Unterhaltung des Kontors mit sich. Seine Aufgabe, die diplomatischen und handelspolitischen Vorarbeiten für die Hanse zu leisten, verlangte große Aufwendungen, die der Schoß, eine Umsatzsteuer von 1/240 des Warenwertes, zu decken bestimmt war. Über die Schoßzahlung stritt Köln mit dem Kontor, und der jahrzehntelange Zwist hielt den westlichen Flügel der deutschen Kaufmannschaft vom Rhein und der Südersee in Atem. Auch die allgemeine Handelspolitik gegenüber den Niederlanden wollte nicht mehr die alten Erfolge aufweisen. Dem mächtigen burgundischen Hause, das eine Landschaft nach der anderen sich angliederte, Konzessionen abzugewinnen, war schwer, und während die Hanse früher mit den kleinen Dynasten und Städten von Flandern, Brabant und Holland zu tun gehabt hatte, stand man jetzt einem werdenden Einheitsstaat gegenüber. Waren schon früher die Verkehrssperren unwillig ertragen, als sie noch die gewünschten Resultate brachten, so wirkten sie jetzt hemmend und auflösend. Alles kam zusammen, um zwischen Kontor und Kaufmannschaft eine bedauerliche Entfremdung herbeizuführen. Die polizeilichen Funktionen des Kontors traten unliebsam hervor, da ihm die Kontrolle des Stapelrechts, der Schoßzahler und der Verkehrssperren zufiel, die zu ewigen Beschwerden, Bußen und bitteren Worten Anlaß gab. Die jährliche Wahl der Älterleute am Sonntag nach Pfingsten fand noch in Brügge statt und brachte die Schoßabrechnung mit sich. Da war es manchem unbequem, zu dieser kaufmännischen Kontrollversammlung etwa aus Amsterdam oder Deventer eigens nach Brügge zu reisen, um den Beutel zu ziehen. Daß das Kontor noch immer eine bedeutende Wirksamkeit zum Wohle des deutschen Handels entfaltete, kam dem Einzelnen jetzt längst nicht so zum Bewußtsein wie früher in Brügge, wo jedermann sich von der nutzbringenden Tätigkeit der Älterleute hatte überzeugen können. Schließlich war es das Kontor, das den Versuch, der Entwicklung der Dinge Halt zu gebieten, mit seinem Niedergang bezahlte. Die Ämter konnten nicht mehr besetzt werden. Den Achtzehnerausschuß setzte man 1472 auf zwölf Personen, 1486 auf neun herunter, während zugleich auch das Kollegium der Älterleute von sechs auf drei Mitglieder reduziert wurde. Die Folgezeit brachte dem Kontor nur noch weiteren Verfall.

Wenn das 15. Jahrhundert die ökonomischen Grundlagen der Weltstellung Brügges auch wanken sah, so trat der Verfall doch noch nicht äußerlich in Erscheinung. Vielmehr erreichte erst damals der sprichwörtlich gewordene Glanz der Stadt seine Scheitelhöhe. Auch den fremden Kaufmannschaften ist erst gegen Ende des Jahrhunderts die Gefahr, die ihnen durch Brügges Niedergang drohte, völlig zum Bewußtsein gekommen. Bis dahin hatten sie ihre reiche Zeit, konnten ihre Korporationshäuser zu repräsentativen Zwecken umgestalten und sich an den luxuriösen Festen der Epoche mit Eifer und Hingebung beteiligen.

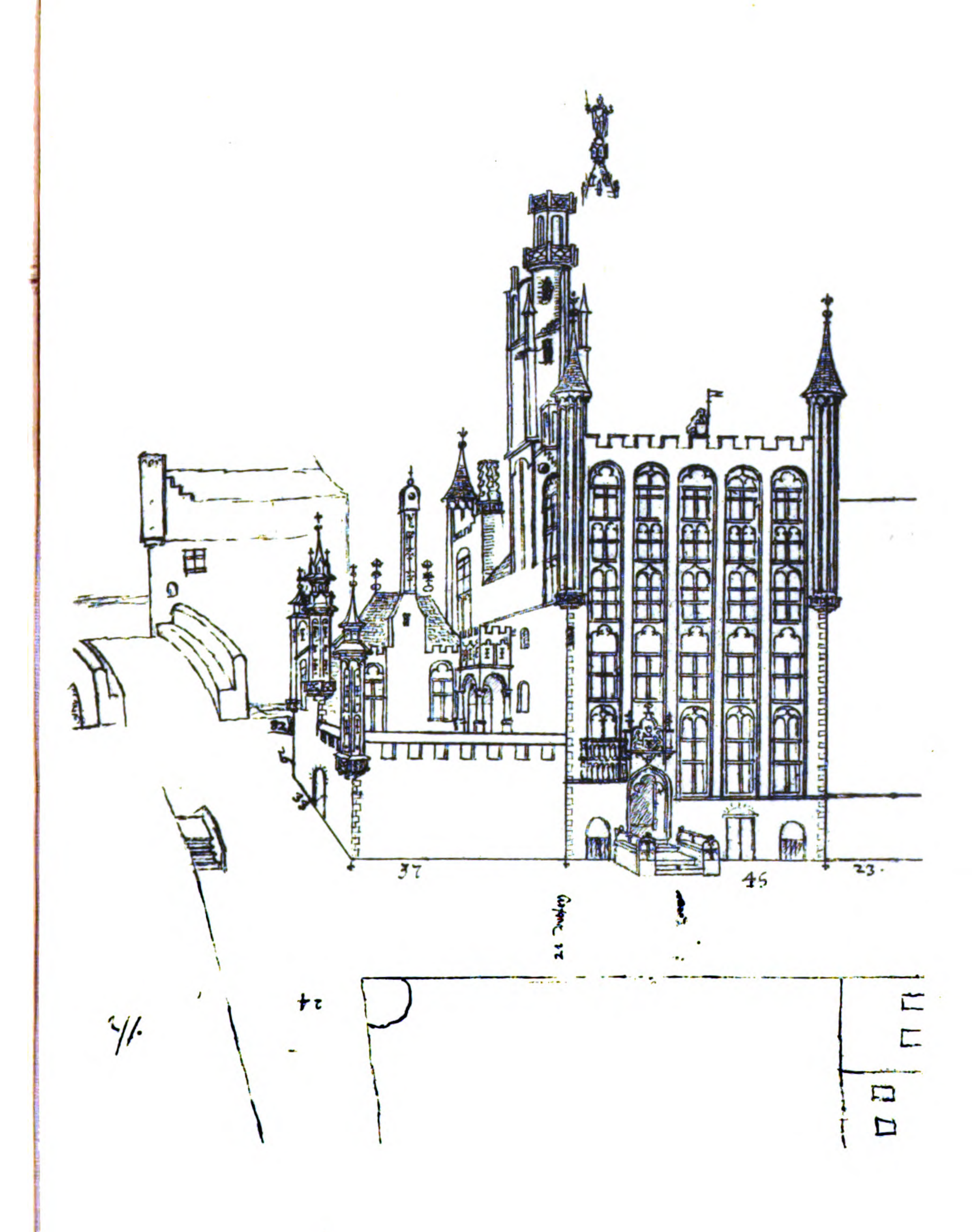
Oft beschrieben sind die Lustbarkeiten, welche die Hochzeit Karls des Kühnen mit der jüngsten Schwester Eduards IV. von England am 10. Juni 1468 begleiteten. Für die Burgunder Herzöge waren Prunk und Zeremoniell ebenso persönliches Herzensbedürfnis wie politisches Mittel, um die ältere und vornehmere Linie des Hauses auf dem französischen Throne zu übertrumpfen und alle Blicke auf ihre junge Machtstellung zu lenken. Auch die fremden Kaufleute waren zur Teilnahme an dem Festzuge aufgefordert, der zur Einholung der englischen Prinzessin sich durch Brügges Straßen bewegte. Die Kerzen, die von je 60 Mann einzelnen Korporationen vorangetragen wurden, erinnerten an das Gepränge geistlicher Prozessionen, und einen kirchlichen Anstrich hatte auch die „Historie“ der Genuesen, die ihren Schutzheiligen St. Georg hoch zu Roß im Zuge mitführten. In sorgfältiger Ordnung und einheitlicher Kleidung kamen die Kaufleute daher, begleitet von Faktoren und Pagen auf Streitrossen mit prächtigem Zaumzeug. Das Karmoisinrot der Venetianer hob sich ab vom schwarzen Satin der Florentiner, während Spanier, Genuesen und Deutsche violettem Damast und Tuch den Vorzug gegeben hatten. Waren der heilige Georg von Genua in voller Rüstung mit dem roten Samtkreuz und die schöne Königstochter, die er vom Drachen errettet, in weißer Damastrobe vorübergeritten, so kamen die Deutschen sämtlich hoch zu Roß und mit 108 Mann neben den Genuesen die stärkste Gruppe des Zuges. Wir dürfen auch annehmen, daß sie nicht übel zu Pferde saßen; die vielen Reisen machten sie mit der mittelalterlichen Reitkunst vertraut, und mancher brachte vielleicht ebensoviele Stunden auf dem Rücken seines Pferdes zu wie sein Kollege von heute im Durchgangszuge. Wohl-

gefällig notierte sich auch der Herr Hofmeister Olivier de la Marche, dem wir die Beschreibung des Festes verdanken, die Pelzverbrämung, die sein Höflingsauge an den Röcken mehrerer Reiter bemerkte. Mit der Einholung war freilich die Teilnahme des Bürgers und Kaufmanns an den Festlichkeiten zu Ende. Wer Glück hatte, konnte noch einen Blick in die große Bankethalle werfen, auch allerhand Schaustücke und Darbietungen bewundern und am Spätnachmittag von den Dächern der Häuser am Markt zusehen, wie zwei burgundische Große den Pas de l'Arbre d'Or, halb Ausstattungsstück, halb Kampfspiel, vor den Tribünen der Hofgesellschaft aufführten. Doch Osterlinge und Vlamen bedurften nicht erst der Anregungen vom Hofe, um die Feste zu feiern. Vielleicht tjostierten die Deutschen wohl selbst einmal in Brügge, wobei es denn freilich viel einfacher herging als beim Speerstechen Philipps von Cleve und Antons von Bourgogne. Besonderen Anlaß zur Fröhlichkeit gab jedesmal die Rückkehr des „Kaufmanns“ nach Brügge. Kam er von dem Markt zu Ypern zurück, so luden die Wirte ihre Gäste zum Mittagbrot, und wandte er sich gar nach einer Handelssperre Brügge von neuem zu, dann kamen ihm die Städter aus Freude über die Versöhnung entgegen, wenn es auch, wie im Dezember 1392 kalter Wintertag war. 1457 führte eine hansische Gesandtschaft, an der die Bürgermeister von Lübeck, Köln, Bremen und Hamburg teilnahmen, den „Kaufmann“ von Utrecht über Antwerpen, Mecheln und Gent, wo überall der Ehrenwein präsentiert wurde, nach Brügge zurück. Es war ein Reiterzug von über 200 Personen, die alle ihren besten Staat angelegt hatten. Vor den Toren erschien der gesamte Magistrat, von den Geschlechtern und zahlreichen einheimischen und fremden Kaufleuten begleitet; ein Musikkorps setzte sich an die Spitze, und hinein ging es durch das Genter Tor in die Straßen, „oben und unten voll Volkes“. Wir überlassen dem Leser, es sich auszumalen, mit welchem Halloh aus kräftigen Kehlen der Zug bewillkommnet wurde, mit welchen Bücklingen die Herren Wirte die alten Stammgäste begrüßten, wie das junge Volk der Lieger und Kaufgesellen um die Dämmerungsstunde des schönen Augusttages draußen am Minnewater sich auf alte Erinnerungen besann und zarte Bande von neuem knüpfte, und wie das Fest am Abend zu einer echten „vlämischen Kirmes‘

wurde, wie sie nur je der Pinsel eines Rubens oder Jan Steen festgehalten hat. „Große Melodie war unter dem Volke und dauerte fast die ganze Nacht hindurch an". Straßenweit kann man die „Melodie" fröhlicher Vlamen hören, und schon aus diesem Grunde ist in jener Nacht wenig Schlaf in die Augen gekommen. Gesandte und Älterleute waren inzwischen zu dem Hause des „Kaufmanns" geführt, der Ehrenwein wurde präsentiert, und ein Bankett auf dem Rathause vereinigte die Hansen mit den Spitzen der Stadt. Wieder hatten die Brügger den besten Fuß vorgesetzt und unter anderen Ehrengästen ihren vornehmsten Mitbürger, den Herrn von Gruuthuse geladen.

In diesen Tagen des Glanzes und der Freude, so möchte ich annehmen, ist wohl der Plan gereift, das Haus des „Kaufmanns" zu einem Prachtbau auszubauen. In älterer Zeit hatte das Kontor kein Haus sein eigen genannt und sich ausschließlich der Baulichkeiten der Karmeliter bedient. Ihr Kloster lag unfern des Kaufmannsquartiers an der Straße, die noch heute ihren Namen führt, war 1265 unter Mithilfe deutscher Kaufleute gegründet und stellte seither Kirche und Refektorium ihren Versammlungen zur Verfügung. Auch das Archiv und die sonstigen Besitztümer der Genossenschaft waren in seinen Mauern untergebracht. Wohl standen die Deutschen auch zu anderen geistlichen Anstalten und Orden, etwa zu den Augustinern in Beziehung; aber nirgends waren sie so heimisch wie im Kloster der Mönche vom Berge Karmel. Daß sie und andere Kaufmannschaften zu dem strengen Orden sich hingezogen fühlten, hatte wohl seine Ursache im Glauben an die Wunderkraft des Skapuliers der Karmeliter. Wer in ihrem braunen Überwurf starb, hatte das ewige Feuer nicht zu erleiden. Auch als der „Kaufmann" sein eigenes Heim hatte, hat man sich von den liebgewordenen Räumen nicht getrennt und die Wahl der Älterleute, den wichtigsten Akt des genossenschaftlichen Lebens, noch in dem geschmückten Refektorium vorgenommen. So fühlte die Korporation den Mangel an Hausbesitz anfangs nur wenig und hat auch später nicht allzu umfangreiche Liegenschaften erworben. Die drei Häuser, an deren Stelle das Osterlingehaus errichtet wurde, waren schon vor 1400 im Besitz deutscher Kaufleute. Man kannte sie unter dem Namen „Zur Neuen Herberge". Sie lagen auf einem Eckgrundstück, das

eine Breite von 68 Pariser Fuß = ca. 21 m und eine Tiefe von 50 Pariser Fuß = 16 m aufwies, und schauten mit der Front zum „Krummen Ghenthof“ und mit der Rückseite zum Graben einer früheren Enceinte, den man hier wie gewöhnlich in Brügge nach dem Reyeflüßchen benannte. Die St. Gillisbrücke führte hinüber zum Stadtteil gleichen Namens. In der Nähe waren auch die Häuser der anderen in Brügge begüterten Hansen zu finden. Das Erbe, das inzwischen aus der Hand hansischer Privatpersonen an den „Kaufmann“ übergegangen war, erhielt eine erhöhte Bedeutung, als Brügge 1457 den Abmachungen mit der Hanse entsprach und durch Niederreißen anderer Baulichkeiten daselbst Raum schuf für einen Verkehrsplatz der Osterlinge, auf dem wir sie bei Handel und Wandel bereits beobachtet haben. Auf den Osterlingeplatz sollte nach dem Herzenswunsch des Kontors nun auch ein dekoratives Genossenschaftshaus herabblicken, und so schritt man zum Neubau. Über seinen Beginn sind wir nicht unterrichtet; doch sprechen Gründe dafür, ihn vor 1478 anzusetzen, welches Jahr bisher angegeben wurde. Als Baumeister wird Jan van de Poele genannt. Dieser gut vlämische Name und eine unbestimmte Nachricht von seiner politischen Tätigkeit, die noch dazu wahrscheinlich der auf Brügges Boden so fruchtbar wuchernden Legendenbildung angehört, ist das einzige, was wir vom Erbauer des Hansehauses wissen. Zur Front brauchte er nur 40 Pariser Fuß = 12 m, während die Tiefe des Grundstückes voll ausgenutzt wurde. Der Überschuß der Breitenausdehnung blieb als ummauerter Hof bestehen, in dessen Hintergrund sich ein Anbau mit der Küche erhob. Die einheitlich in drei Geschossen aufgeführte Hauptfront wurde durch eine Zinnenreihe abgeschlossen und durch zwei Türmchen flankiert. Jedes hervorragende Gebäude in Brügge mußte seinen Turm haben, mochte es Sitz des Adelsgeschlechts der Gruuthuse, das Haus des Finanzmanns Peter Bladelin oder endlich das Wahrzeichen der Bürgerschaft, die Hallen selbst, sein. So hatte denn auch das Hansehaus seinen Bergfried, zu dessen oberster Galerie eine Wendeltreppe von 126 Stufen hinaufführte. Als 1602 die Federzeichnung, die wir hier im Bilde geben, hergestellt wurde, war der Turm vom Blitz getroffen und seiner Spitze beraubt. Der Zeichner hat den früheren Zustand angedeutet, indem er die herabgeschleuderte Turmspitze säuberlich neben das Maß-



Das Hansehaus in Brügge
(15. Jahrhundert)

werk des obersten Umgangs setzte. Repariert ist der Schaden niemals; ja, Armut und Unverstand des 18. Jahrhunderts haben dem wertvollen Monument vollends den Rest gegeben. Wie vor dem Neubau diente das Haus auch weiterhin den Kontorbeamten, den Klerks oder Sekretären, zur Wohnung. Für kleinere Versammlungen oder Verhandlungen mit den flandrischen Behörden stand ein Saal zur Verfügung, der die Front des ersten Stockes einnahm. Ein wichtiges Gelaß war das „Kontor" hinter dem vergitterten Fenster zur Linken des Haupteingangs. Hier standen wohl die Schoßkiste und die „Arca Noe", die Raum für die Kontorurkunden bot. Die Keller fanden als Lagerräume Verwendung. Auf einem „schwarzen Brette" konnte man sich über Ankündigungen der Märkte und Verordnungen der Genossenschaft Auskunft holen. Dagegen werden die meist nach den Aposteln genannten Kammern kaum zu Logierzwecken der Kaufleute gedient haben. Das Hansehaus war ein Klubhaus, nicht aber eine Herberge.

Daß der „deutsche Kaufmann" sich ein vlämisches Haus von einem vlämischen Meister bauen ließ, kann nicht wunder nehmen. Empfand er doch auch daheim Einwirkungen der niederländischen Zivilisation. Der Niederdeutsche war fremdem Einfluß nicht leicht zugänglich; wenn er aber etwas übernahm, so kam es ihm durchweg über die Niederlande. Im Rahmen dieser Skizze können wir auf die Wechselbeziehungen und feineren Unterschiede, die wieder zwischen den einzelnen Landschaften bestanden, nicht eingehen, aber so viel ist gewiß, daß sich über das ganze niederdeutsche Gebiet von Westflandern bis zu den baltischen Kolonien der Deutschen zahlreiche Fäden wirtschaftlicher und geistiger Kultur zogen. Die Gebirge, die den Norddeutschen von Süddeutschland scheiden, wirkten trennend; das Meer verband ihn mit den niederländischen Vettern. Daß der Westen und insbesondere das um hundert Jahre der allgemeinen Entwicklung vorauseilende Flandern in allem, was die Formen des Lebens, Behaglichkeit und Genuß des Daseins ausmachte, die Gebenden waren, ist begreiflich. Doch spendeten die Niederlande nicht nur von ihrer früh ausgeprägten Eigenart; noch weit über das Mittelalter hinaus vermittelten sie auch französische oder italienische Kulturmomente. Tritt etwa ein italienisches Ornament die Wanderung zum Norden an, oder kommen aus Frankreich neue Schriftcharaktere, so finden sie sich erst an

Bauten und in Schriftstücken niederländischen Ursprungs, ehe sie einige Jahrzehnte später in Norddeutschland auftauchen, um hier nachgeahmt oder selbständig weiter gebildet zu werden. Auch der Bedarf an romanischen Lehnwörtern, wie sie unsere Seemannssprache aufweist, wurde wohl vornehmlich in den Niederlanden gedeckt, dessen Idiom mit der Aufnahme französischer Ausdrücke in germanisierter Einkleidung sehr rasch bei der Hand war. Nicht ohne Zutun des vlämischen Adels gelangten die höfischen Formen französischen Rittertums an den Rhein und zum Süden Deutschlands, und wer in Österreich vornehm sein wollte, verbrämte seine Rede mit brabantischen Brocken. Auch an die norddeutschen Küsten kamen niederländische Adlige als Teilnehmer des Stedingerfeldzuges (1234), der Preußenfahrten oder als Reisende; aber besser kannte man hier die niederen Volksschichten. Denn schon im 12. Jahrhundert, bevor die deutschen Kaufleute regelmäßig Flandern aufsuchten, hatten holländische Kolonisten und flandrische Weber und Händler ihre Betriebsamkeit an Weser und Elbe verpflanzt. Es waren robuste Elemente eines knorrigen Volksstammes, und ihr etwas grobschlächtiges Wesen wurde als solches empfunden, wie der Ausdruck „vlamsch" für ungeschlacht und „Vlamschnute" für ein grobes Mundwerk beweist. Seit dem 13. Jahrhundert machte dann der Jahr aus Jahr ein auf Flandern konvergierende Handel die Bürger der norddeutschen Städte mit den Verhältnissen in den Niederlanden vertraut. Man verfolgte die dortigen Vorgänge mit Interesse, ahmte die eine oder die andere Einrichtung nach, wie denn Hamburg seine Kämmereirechnungen nach den Stadtrechnungen Brügges angelegt zu haben scheint, oder zog wie der Bremer Rat beim Aufstand der 104 Männer (1532) die holländischen Bürgerzwiste der Hoek und Kabeljau zum Vergleich heran. Mancher Hanse kam auch schon in jungen Jahren nach den Niederlanden. Das Brügger Kontor hielt allerdings keine Lehrlinge wie die Faktoreien in London, Bergen und Nowgorod, wo eine größere Anzahl junger Leute im Handel Verwendung fanden und die Sprache des Landes erlernten. In Brügge gab es ja keinen geschlossenen Kaufhof, in dem eine strenge Hausordnung Zucht und Aufsicht hätte sichern können, und der Handelsbetrieb am Weltmarkt erforderte auch eher erprobte Kräfte als unreife Burschen. Es bedurfte schon persönlicher Beziehungen,

um bei Verwandten oder Geschäftsfreunden als „Jüngster“ in Brügge anzukommen. So diente „eines Bürgers Kind“ von Lübeck, Johann van Heynghen, als Klerk des Brügger Maklers Gottschalk Hauschild, bis er „aus seinem Brot“ ging und „sein eigener Mann“ wurde. Mit Cornelis konnte Vater Siegfried Veckinchusen nichts mehr anfangen, als er ihn zum Oheim Hildebrand nach Brügge schickte, und auch der Neffe des Rigaer Hinrik van dem Wele sollte „in Zwang gehalten werden und seinen Willen nicht bekommen.“ Obwohl zum Kaufmannsberuf bestimmt, kamen diese jungen Leute aus wohlhabenden Familien doch nicht gleich in die Lehre, sondern wurden bei Geistlichen in Pension gegeben, um Schreiben und Lesen, und nicht zum wenigsten um Französisch zu lernen. Das war auch wohl der Grund, weshalb ein junger Lübecker bei Erasmus von Rotterdam in Paris lebte; der große Philologe wußte freilich selbst nicht genau, warum sein Zögling bei ihm in Kost sei. Auch der Danziger Heinrich van Rees, der in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhundert eine bedeutende Rolle als Kaufmann spielte, war derzeit durch Vermittlung eines Antwerper Magistratsbeamten nach Frankreich zur Erlernung der Sprache und Kaufmannschaft geschickt worden.

Vornehmlich mußten die gewerblichen und künstlerischen Leistungen der Niederlande zum Export nach dem Osten reizen. Wir haben schon der Tatsache gedacht, daß der deutsche Tuchmarkt mit niederländischen Wollgeweben überschwemmt wurde. Aus Brügge wurden ebenso Geschütze wie Spiegel und Truhen bezogen, wenn wir die „Flamensis cistula“ und die „Brügger Kisten“ der Quellen so deuten dürfen. Besonderen Anklang fanden bei den Reichen die messingnen Grabplatten mit eingravierten Bildnissen in Lebensgröße. Wie in der Augustinerkirche zu Brügge Tidemann Blomenrod und Tidemann von Danzig in Gräbern „mit Messing überdeckt“ ruhten, so gelangten die Platten auch in lübischen Kirchen zur Aufstellung, wo sie noch heute vielbewunderte Schaustücke abgeben. Leider scheinen die Deutschen im 15. Jahrhundert mit den Meistern der Farbe, die sich in Brügge am Vlamingdamm und in der Straße der goldenen Hand ankauften oder Stadtmaler von Brüssel und Löwen wurden, wenig Fühlung gewonnen zu haben. In den Kreisen des „deutschen Kaufmanns“ fand sich kein Donator wie der Brügger Kanonikus van den Paele

oder der Kanzler Rolin, und niemand ließ wie der Tuchhändler Arnolfini aus Lucca sein Brautbild von Jan van Eyck malen. Erst die zarten Heiligen des jüngsten unter den drei Künstlergenerationen, des Hans Memling, bestimmten den lübischen Kleriker Greverade, den Altarschrein im Dom in Auftrag zu geben. Die Maler waren aus Maaseyck und dem Mainzischen, aus Tournai und Holland in die belgischen Großstädte gezogen, um ihr Fortkommen und einträgliche Dienste zu suchen; sie fanden ihre Mäcene am burgundischen Hofe, unter den italienischen Geldleuten und den Brügger Prälaten und Patriziern. Die Vertreter des Hauses Medici in Brügge, der Gönner des Hugo von der Goes Tommaso Portinari und Angelo Tani, der bei Memling das jüngste Gericht bestellte, konnten als hochgebildete Ästheten der Frührenaissance den Meistern mehr Verständnis entgegenbringen als schlichte Warenkaufleute, auch mehr Muße und Mittel für ihr Mäcenatentum erübrigen. Als aber 1520—1521 Dürer in den Niederlanden weilte und die Bekannten aus der Wirtsstube porträtierte, haben ihm doch auch zwei Danziger gesessen, so fern er auch sonst den Niederdeutschen in Antwerpen stand. Hans Pfaffroth und Lucas von Danzig trugen eine Kohlezeichnung mit heim; der Gulden und das Stück Sandelholz als Honorar ging nicht über ihre Kräfte.

Drittes Kapitel.

Antwerpen.

Antwerpen und die Entdeckungen. — Die seeländischen Welthäfen. — Verschiebungen im Handel. — Hansen und Butenhansen. — Kontorreform. — Der Hausbau. — Der Zusammenbruch.

Es kam die Zeit, wo vor den erstaunten Augen Europas immer neue Inseln und Küsten aus dem Ozean emportauchten, wo die Phantasie kaum mit den Entdeckern Schritt hielt und das Dorado erreichbar schien. Beide Indien waren unserem Erdteil nahegerückt. Es ist bekannt, daß sowohl die Niederländer als die Hansen von den Fernfahrten ausgeschlossen wurden. Sie be-

gnügten sich im wesentlichen mit dem Handel zweiter Hand und standen sich vortrefflich dabei. Aus Westindien kamen anfänglich nur Raritäten, aber keine Produkte für den Weltmarkt. Amerika war ein teurer Wechsel auf die Zukunft, den erst Cortez und Pizarro zum erstenmal mit blankem Golde einlösen sollten. Während die Konquistadoren in den Grassteppen Südamerikas Hunger und Kummer litten, wurde an der Schelde noch besser verdient als früher. Für den niederländischen Weltmarkt hatten weder der ostindische Seeweg noch die Fahrten zum Westen eine Umwälzung bedeutet. Nur bestimmten jetzt die Regierungen von Spanien und Portugal die Ladungen der Retourflotten definitiv für Antwerpen, was dem Brügger internationalen Austausch völlig den Rest gab. Für den Welthandel aber verschlug es wenig, ob man am Swin oder an der Schelde einkaufte. Antwerpens Markt erfuhr noch eine Kräftigung, seitdem das süddeuropäische Zentrum für Orientwaren, Venedig, langsam von seiner Höhe herabglitt. So ließ die Scheldestadt seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts alle anderen niederländischen Handelsstädte bei weitem hinter sich, führte den Handel aus der Dezentralisation des 15. Jahrhunderts heraus und wurde wieder, was Brügge dereinst gewesen, ein Weltmarkt für die europäischen Nationen.

Auch neue Welthäfen brachte das 16. Jahrhundert. Nach Antwerpen selbst kamen in der Regel mehr mittlere, ausschließlich nach dort bestimmte Schiffe. Größere Fahrzeuge dagegen, die noch die Reise nach der spanischen oder der baltischen See vor sich hatten, benutzten die Reeden der Insel Walcheren, die Seeland am weitesten in den Ozean vorschiebt, als Anlaufhäfen, von wo die Güter für Antwerpen in Leichtern Schelde aufwärts gingen. Heute sind die seeländischen Inseln mit ihren schmucken Städten und den hübschen Trachten der intelligenten, dunkeläugigen Bevölkerung ein Idyll, und auch im 16. Jahrhundert erfreute das „überschön Rathaus mit einem köstlichen Turm“ in Middelburg oder ein Mädchen in der Bevelandschen Tracht das Auge Albrecht Dürers. Aber sonst war Seeland gefürchtet wegen seines Fiebers; die Malaria war auf den tiefgelegenen Inseln heimisch und forderte ihre Opfer. Trotzdem konnte die internationale Schiffahrt die Häfen nicht entbehren. Als während des 15. Jahrhunderts die Einfahrt ins Swin bedenklich wurde, war es üblich geworden, im Westen von

Walcheren in die Wielinge oder noch etwas nördlicher ins Veergat einzulaufen. Im 16. Jahrhundert wird als der eigentliche Vorhafen Antwerpens meist Arnemuiden, ein Städtchen an der jetzt völlig verlandeten Ostseite der Insel, namhaft gemacht. Alle Berichterstatter wollen mehrere hundert Schiffe vor Arnemuiden haben ankern sehen, und die Statistik, die wir hier endlich einmal befragen können, hat auch kein rundes Nein für diese Angabe. Hier wurden die großen Convoyflotten ausgerüstet, welche die Regierung Karls V. nach Andalusien, Lissabon und Nordspanien sandte; Spanier und Portugiesen lagen in Geschwadern beisammen, und die seefahrenden Bretonen brachten auf ihren kleinen Schiffen Salz und Wein Westfrankreichs. Von England kamen meist Küstenfahrer, bisweilen von nur 15 oder 20 Tonnen Tragfähigkeit. Ihnen gegenüber präsentierten die Hansen stattliche Schiffsgrößen. Die sechs Danziger Schiffe, die auf der Reede von Vere 1565—1566 Anker warfen, zählten zusammen 1384 Tonnen, also 230 Tonnen im Durchschnitt. Das größte Schiff, das in diesen Gewässern verkehrte (1570), der „groote Reynoult“ von 1200 Tonnen, war ebenfalls in Danzig zu Haus. Gleich ihm waren auch die anderen hansischen Fahrzeuge in der Ost- und Westfahrt beschäftigt. Es handelte sich darum, die durch die gewaltige Expansion in beiden Indien stark beanspruchten Völker der Pyrenäenhalbinsel mit Schiffbaumaterial und Korn der Ostsee zu versehen und Salz zurückzubringen. Dabei waren die Häfen des Scheldebassins die üblichen Zwischenstationen. Längere Zeit bevorzugten die Osterlinge die Stadt Vere, wo zwei Häuser „Danzig“ und „Hamburg“ die Heimat der meisten Schiffe andeuteten.

Wie der deutsche Seefahrer auch unter den neuen Verhältnissen seinen Weg machte, so brauchte auch der Kaufmann nicht abzudanken. Neben der Kornversorgung der Pyrenäenhalbinsel nahm auch der Kornimport nach den Niederlanden größere Formen an. Vornehmlich ließen die häufigen Notstandsjahre, hervorgerufen durch Mißernten oder durch Verwicklungen in der Ostsee, die Abhängigkeit vom baltischen Kornimport im grellen Lichte erscheinen. So wurde der Bürger von Danzig, wohin das weite polnische Hinterland sein Getreide abgab, eine wichtige Persönlichkeit in den Niederlanden. Anderseits siechte das Geschäft in Pelzen und Tuchen, mit dem man dereinst den Handel in Flandern

begonnen hatte, dahin. 1554 erinnerten sich die Tucher Poperingens übereinstimmend der Tatsache, daß seit 1521 der hansische Käufer ausgeblieben sei, was den Rückgang des Orts zur Folge gehabt hatte. In Holland hörte in der Weberstadt Leiden der Absatz an die Hansen gleichfalls auf. Im Pelzhandel, so behauptete man auf dem Hansetage von 1554, hatte die Leipziger Konkurrenz die Oberhand gewonnen. Dagegen scheint sich damals die deutsche Wolle mehr als im Mittelalter in den Niederlanden eingebürgert zu haben. Sie ging unter dem Sammelnamen Rheinische und Ostersche Wolle und kam aus Jülich, Hessen und Niedersachsen. Dem Wollhandel war es in erster Linie zuzuschreiben, wenn die Braunschweiger im 16. Jahrhundert in Antwerpen so bedeutend hervortraten. Ihren Absatz fand die deutsche Wolle bis nach den romanischen Landschaften Hennegau und Artois; sie wurde wegen ihrer nie ganz hervorragenden Qualität wohl subsidiär neben der spanischen Wolle zu minder anspruchsvollen Zeugen benutzt, die damals in großer Menge in den belgischen Städten hergestellt wurden.

So waren denn das Gewinn- und Verlustkonto des deutsch-niederländischen Handels in gleicher Weise beschrieben. Freilich war die Konkurrenz vermehrt und verstärkt. Holländer, Hochdeutsche und Antwerper machten jeder auf seine Weise mit mehr oder minder Erfolg den Hansen das Leben schwer. Anderseits hielten sich die Osterlinge von den spezifischen Geschäften des Antwerper Markts, den Finanzoperationen und den Seeversicherungen fern. Der Hanse war kein eigentlicher Spekulant. Aber sonst hatte der internationale Charakter der Antwerper Handelswelt viel Verlockendes für den Hansegenossen. Er sah hier Oberdeutsche und Antwerper, Italiener, Spanier und Portugiesen in enger Verbindung miteinander; sie konnten Angestellte und Teilhaber nur nach der persönlichen Tüchtigkeit wählen und Geschäftsverbindungen anknüpfen, mit wem sie wollten. Die Osterlinge dagegen sollten nach strengem Hanserecht nichthansische Vertreter und Kompagnons meiden. Hätte dies Verbot der Handelsgemeinschaft mit Buten(Außen)hansen in einer kaufmännischen Gepflogenheit gewurzelt, so wäre es beobachtet, wenn man auch den Rechtssatz mit der Strafandrohung beiseite gelassen hätte; aber das kaufmännische Ehrgefühl widersprach Verbindungen mit Nichthansen offenbar nicht. Zudem standen sie den

Hansen nach Abstammung, Wesen und Sprache meistens so nahe, daß eine Scheidewand nur unter Verletzung persönlicher Interessen und liebgewordener Gewohnheiten aufzuführen war. Die Wirte, bei denen die Osterlinge 1532 verkehrten, stammten aus Antwerpens Hinterland an Maas und Rhein, etwa aus Herzogenbusch und Umgegend oder aus Maastricht und dem Clevischen. Wie weit die Vermischung von hansischem und nichthansischem Wesen gediehen war, zeigt der Lebenslauf des Bremischen Bürgermeisters Heinrich Zobel. Sohn eines in Bremen eingewanderten Krämers und der Tochter eines Bremer Ratsherrn, stand er seit seiner Lehrzeit in Lübeck dem hansischen Handelsleben völlig fern, betätigte sich vielmehr im Süden, in Österreich, Italien, Augsburg und Nürnberg. Ostern 1562 trat er in das Geschäft des Rheinländers Hinrich Walter, der sich mit Hinrich Pilgrom in Nürnberg und Gerd Koch in Antwerpen verband. Koch war wohl kein anderer als der reiche Westfale aus Unna, der zwar von seinen Hanserechten Gebrauch machte, aber wie wir hier sehen, ohne Skrupel diese Kompagnie mit Oberdeutschen einging. Nach Kochs Ausscheiden verlobte sich Zobel mit der Schwester seines Chefs Walter und führte nunmehr als Teilhaber und Vertreter der Firma in Antwerpen das Geschäft fort, während Pilgrom in Frankfurt und Nürnberg, Walter in Österreich arbeitete. In Zobels Hauswesen „St. Peter und Paul" in der Vennestraße wurden fast ebensoviele Sprachen und Dialekte gesprochen, als Menschen im Hause wohnten. Zobel, dem geborenen Bremer, zur Seite standen Frau und Schwägerin aus dem Rheinlande; als Volontär beschäftigte er einen Nürnberger, als Kommis den Salomon Minuit aus dem romanischen Tournai, und sein Buchhalter war ein Portugiese. Wir fügen noch die vermutlich vlämischen Dienstboten hinzu, und das Sprachgemisch des modernen Boardinghouse ist fertig. Doch scheint sich Zobel als Vorstand dieses internationalen Hausstandes recht wohl gefühlt zu haben, und mit keinem Worte deutet er darauf hin, daß es ihm schwer geworden sei, abseits vom hansischen Handel zu stehen. Ähnlich dachten auch die anderen Mitglieder der hansischen Kolonie, die sich in Antwerpen angekauft und verheiratet hatten, mochten sie im einzelnen auch mehr in Fühlung mit dem Kontor bleiben. Am liebsten trugen diese „Hausgesessenen" oder

„Häuslinge" den Mantel auf beiden Schultern; sie erklärten sich für gut hansisch, wenn sie von den Vergünstigungen der Privilegien Gebrauch machten, wollten sich sonst aber keinerlei Beschränkungen, die das Hanserecht auferlegte, gefallen lassen. Als ein hansisches Statut sie schließlich vor die Alternative stellte, entweder mit Weib und Kind in eine Hansestadt zu ziehen und unverheirateten Faktoren ihr Antwerper Geschäft zu übertragen, oder aus der Hanse gestoßen zu werden, da wählten dreizehn Hausgesessene das letztere (1556). Es waren nicht die schlechtesten kaufmännischen Intelligenzen. Die Privilegien wogen für diese klugen Rechner minder schwer als die Vorzüge und Annehmlichkeiten, die der Weltmarkt mit sich brachte. Von hansischem Korpsgeist und Zusammenhalt war in Antwerpen wenig zu spüren.

Seit dem Niedergang des Kontors gab es keine Instanz, die den Verletzungen der hansischen Bestimmungen steuern und den Kaufleuten zu Gemüte führen konnte, daß den Vorrechten, welche die Hanse gewährte, auch Pflichten gegenüberstanden. Im Interesse des hansischen Gesamthandels und der Hansestädte erschien ein gewisser Abschluß der Vertreter in den Niederlanden gegenüber den Nichthansen unerläßlich. Wenn man die verfallene Organisation des Kontors reformierte und damit das notwendige Kontrollorgan für den handelspolitischen Willen der Städte wiederherstellte, war auch die Vertreterfrage gelöst. Noch war die Verteidigung der Handelsgeltung des deutschen Kaufmanns aller Anstrengungen wert. Die Deutschen waren die beati possidentes, die schon das Ende gekommen wähnten, wenn das geringste Steinchen vom Bau ihres Handelssystems abbröckelte. Wir haben ja bei der größten merkantilen Macht der Gegenwart ähnliche Übertreibungen vor Augen. Grundlegende Vorbedingung jeder Reform war jetzt die Verlegung des Kontors nach Antwerpen. In Brügge verfiel es zusehends; in Antwerpen nahm es doch wieder Fühlung mit dem Hauptkontingent der Hansegenossen. Als die Hanse 1516 an die Verlegung herantrat, schien der Zeitpunkt nicht schlecht gewählt; denn gerade damals erfolgte nach Guicciardini die allgemeine Übersiedlung der Kaufleute. Vielleicht erinnerten sich seine Antwerper Gewährsmänner der damaligen Verhandlungen der Hanse mit Antwerpen; ebenso hatten sie aber auch die Südeuropäer im Auge. Leider sollte dem guten Anfang kein entsprechender Fort-

gang beschieden sein. In den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts war das Verhältnis zwischen Antwerpen und der Hanse nicht das Beste. Ein Zwist mit Lübeck berührte zwar die Kontorfrage nicht unmittelbar; aber wie hätte die feindselige Stimmung Antwerpens gegen das Haupt der Hanse nicht auch auf ihr Kontor übertragen werden sollen? Das Kontor selbst, in dessen eigenstem Interesse eine definitive Residenz in Antwerpen gelegen hätte, gab die Animosität reichlich zurück. Es traute den Antwerpern als „leichten Leuten" nicht und erhob die unerfüllbare Forderung, die Abmachungen noch vor den Verhandlungen vom Landesherrn und den Staaten von Brabant bestätigen zu lassen. So wurde eine Einigung nicht erzielt. Auch später (1540) machte sich auf Seiten der Städte das gleiche Mißtrauen gegen Antwerpen geltend, und man verfehlte nicht, demgegenüber die Zuverlässigkeit der Brügger herauszustreichen. Brügge, in dessen Mauern 1511 noch etwa ein Dutzend Kaufleute, meist Lübecker, dem Pelz- und Tuchhandel oblagen, war seinerseits so zuvorkommend wie möglich und wies auf die Meliorationsarbeiten am Swin hin, die auch tatsächlich mit einigem Erfolg gekrönt waren. Bedenklichkeiten wegen pekuniärer Verpflichtungen gegen Brügge, wohl auch die Scheu, den Schwierigkeiten der Kontorverlegung ins Auge zu sehen, und die Gewohnheit, Brügge als den hergebrachten Sitz der Niederlassung zu betrachten, taten das ihre, um noch mehrfach den Verbleib in Brügge als empfehlenswert erscheinen zu lassen. In diesem Sinne sprachen sich wichtige Städte auf dem Hansetag von 1535 aus, und auch auf der Versammlung von 1540 fand sich eine Mehrheit dafür. Diese Haltung setzte sich in bedauerlichen Widerspruch mit dem Gang der Entwicklung und dem Wohle der deutschen Kaufmannschaft und erklärt sich nur aus dem Laufe der Welthändel und dem gleichzeitigen Tiefstand des gesamthansischen Lebens. Man darf sich nicht wundern, wenn in den dreißiger Jahren das Kontor nur noch als unbedeutende Institution fortvegetierte, von der man in weiteren Kreisen wie etwa auf der Statthalterei Karls V. zu Brüssel kaum noch den Namen wußte. Im Februar 1546 waren endlich in besserer Erkenntnis der Sachlage die Verhandlungen der Hanse mit Antwerpen bis zum Abschluß gediehen; aber diesmal trat wieder wie 1516 die staatsrechtliche Frage einer Bestätigung der Verträge durch Antwerpens Erbherrn Karl V.

einer definitiven Regelung hindernd in den Weg. Die Stadt übernahm es, die Zustimmung der Landesregierung zu erwirken; aber solange der Kaiser in den Niederlanden gebot, ist sie nicht erteilt worden. So blieb es bei einem handelspolitischen Provisorium: das Kontor residierte tatsächlich in Antwerpen, ohne daß die rechtliche Stellung zu Brügge und zu Antwerpen klargestellt worden wäre.

Erst als sich gegen Mitte des 16. Jahrhunderts die Hanse aus dem Zustand der Schwäche erhob, ging sie auch mit größerem Eifer an das Reformwerk. Seit 1551 wurden die Antwerper Hausgesessenen an ihre Pflichten gegen die Hansestädte erinnert. Als der letzte Oldermann starb, erhielt das Kontor 1555 wieder einen Kaufmannsrat von sieben Personen. Auch für die Subsistenzmittel des Kontors wurde besser gesorgt und namentlich der leidigen Schoßentziehung ein Riegel vorgeschoben. Vornehmlich widmete sich der hansische Syndikus Dr. Heinrich Suderman der Aufgabe, das Kontor nach innen und außen auszubauen, es Antwerpen gegenüber auf eigene Füße zu stellen und seine Autorität bei den Kaufleuten neu zu begründen. Als Kölner von Jugend auf mit den brabantischen Verhältnissen vertraut, residierte der Syndikus mit Weib und Kind in der Scheldestadt. An seinem Vetter, dem glänzenden Antwerper Bürgermeister und Staatsmann Anton von Stralen hatte er den nötigen Rückhalt. Auch war die Konjunktur für ein Abkommen mit der neuen Regierung Philipps II. denkbar günstig. Sie hatte der Hanse ein Bündnis angeboten und wünschte ein Zusammengehen gegen England, den gemeinsamen handelspolitischen Gegner. Ihr Wohlwollen konnte Dr. Suderman benutzen, um die Bestätigung der grundlegenden brabantischen Privilegien von 1315 und 1409 zu erwirken. Sogleich trat er auch mit dem wichtigsten Anliegen, dem Hausbau, an Antwerpen heran, und die hansische Gesandtschaft, die im Herbst 1562 die Kontorangelegenheiten fördern sollte, hatte entsprechende Weisungen. Die Kontorgenossen sollten hinfort unter einem Dach leben und an einer Tafel beköstigt werden. Das war etwas ganz Neues für die Hansen in den Niederlanden. Bisher hatten die Kaufgesellen in Antwerpen ebenso wie in Brügge in Herbergen gelegen und waren besonders im „Morian", gegenüber der Alten Wage, neben

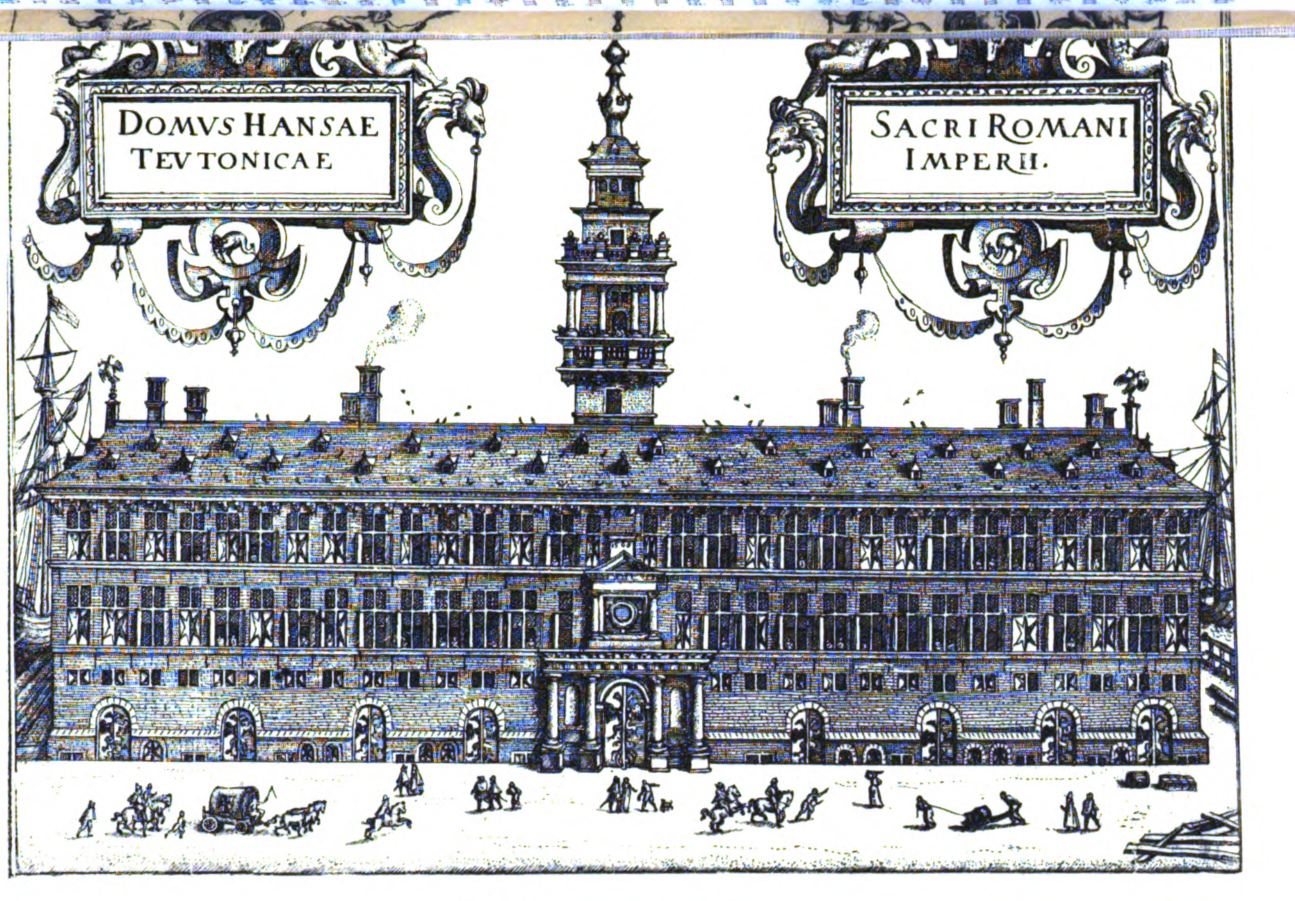
dem auch eine „Morin“ und ein „Neuer Morian“ auftauchen, ein- und ausgegangen. Zudem hatten das Haus „Hamburg“, sowie die „Mühle“, „St. Christoph“, die „Engelburg“ und „la Couppe“ Unterkunft geboten. Zu Zeiten starken Andrangs waren die Mieten gesteigert. Auch davor wollte das neue Projekt die Kaufleute schützen. Vornehmlich aber sollte der Hausbau die Lieger und Kaufgesellen dem Einfluß der Antwerper Wirte und ihres Anhangs, aus dem sich die nichthansischen Faktoren rekrutierten, entziehen und eine strenge Hausordnung sie zum Gehorsam zurückführen. Vorbildlich wirkten der Stahlhof in London und die Brücke von Bergen, wo die angestrebte Geschlossenheit der Niederlassung von jeher vorhanden war. So war das neue Hansehaus nicht als Prunkbau zu Repräsentationszwecken, sondern als Krönung des Reformwerks gedacht.

Am 22. Oktober 1563 konnte der Vertrag mit Antwerpen über die neue Regelung der Dinge unterzeichnet werden. Mit Rücksicht auf etwaige Ansprüche Brügges war von einer Kontorverlegung offiziell wieder nicht die Rede. Man sprach auch nicht von einem Stapel, da dieses Wort einen unangenehmen Beigeschmack von Zwangsbestimmungen, endlosen Zwistigkeiten und teuren Prozessen besaß, sondern von einer Residenz. Die Scheldestadt wurde jetzt auch rechtlich Hauptverkehrsort der Osterlinge in den Niederlanden, wie sie es tatsächlich seit mindestens einem halben Jahrhundert war. Die Zentralstellung des Londoner Kontors für ganz England wurde zum Muster genommen. Das neue Haus sollte in das Eigentum der Hansestädte übergehen; die Stadt gab den Grund und Boden und ein Drittel der Bausumme von 90000 Karolusgulden, setzte dafür aber ihre Forderungen hinsichtlich des Platzes in der Neustadt durch, obwohl die Opposition im hansischen Lager mit Danzig an der Spitze gerade gegen diesen Punkt ihre Pfeile gesandt hatte. Zwischen den beiden letzten Fleeten, nördlich vom Kern der Stadt sollte der Neubau errichtet werden. Die Lage war vortrefflich für den Verkehr aus See und besonders für die erhoffte Kornzufuhr. Unmittelbar am Kai des Hansehauses konnten Schiffe im „Kornkanal“ anlegen. Bekanntlich gewährt die Schelde auch tiefgehenden Schiffen die Möglichkeit, an den Mauern der Stadt festzumachen, was schon damals die Seeleute nicht genug zu rühmen wußten.

Die Kanäle sollten dem Hansehaus, das nicht ans Scheldeufer selbst gerückt werden konnte, die gleichen Vorzüge wie die Scheldekais gewährleisten. Daß die Gegend in der Tat die Zukunft für sich hatte, bewies die Folgezeit. Napoleons Ingenieure fanden keinen besseren Platz als den des Hansehauses für die Hafenanlagen, die Antwerpens Blüte zurückzuführen bestimmt waren, und an ihre Bauten schließen sich heute nördlich die imposanten Hafenbassins des modernen Welthafens an. Wenn daher Antwerpen dem Hansehaus diesen Platz anwies und die Zustimmung Dr. Sudermans und der Hanse fand, so wird man beiden Teilen den richtigen Blick für die Bedürfnisse des Verkehrs und den Glauben an die Zukunft der Stadt und des hansischen Handels nicht absprechen können. Viele Zeitgenossen waren freilich blind für die Vorzüge des Projekts, und namentlich die nächstbeteiligten Kaufgesellen zogen lange Gesichter, wenn sie daran dachten, daß sie aus der behaglichen Enge Altantwerpens hinaus sollten zwischen den Bauschutt und die Kohlgärten der unbebauten Neustadt, wo sie fern von den gemütlichen Kneipen und Herbergen nur mürrische Leidensgenossen um sich sehen würden. Die Entfernung vom Platz des Hansehauses bis zum Mittelpunkt der Stadt erscheint auch heute nicht unbedeutend, mußte den Menschen von damals aber noch viel größer vorkommen, da man innerhalb der Städte nur viel kleinere Distanzen kannte. Die hansischen Unterhändler hatten auf der Nähe der Wage bestehen sollen, und diese Bedingung konnte man allenfalls als erfüllt ansehen; doppelt so weit war schon die Börse entfernt, und wenn die Kornhändler und andere am überseeischen Geschäft interessierte Kreise bei der Lage in der Neustadt ihre Rechnung fanden, so nörgelten und lärmten die Danziger Krämer, die in der inneren Stadt zu tun hatten.

Doch der Würfel war gefallen. Am 2. Mai 1564 begann der Bau und am 16. März 1569 ist er bezogen worden. Es war ein Häuserblock, der sich im Viereck um einen geräumigen Hof gruppierte. Die Front, die unsere Abbildung zeigt, schaute der Schelde abgewandt nach Osten auf den Platz, den Antwerpen dem hansischen Verkehr eingeräumt hatte. Die Zeichnungen lieferte Cornelis de Vriendt genannt Floris, dessen Hauptwerk, das Antwerper Rathaus (1561—1565), sich soeben der Vollendung näherte. Die Residenz der Osterlinge durfte er nicht so reich mit

dekorativem Schmucke wie das Rathaus ausstatten, da es sich nach den Vorstellungen der Epoche nicht geschickt und noch ganz andere Summen verlangt hätte. Die Zwecke des Hansehauses, die eine Verbindung von Boardinghouse und Warenspeicher verlangten, ließen de Vriendt über dem Kellergeschoß mit seinen zahlreichen packhausartigen Luken und Türen noch zwei vielfenstrige Stockwerke aufführen. Ein Portikus, der zum Hofraum führte und ein Turm in Renaissanceformen, die nicht eben organisch sich dem Ganzen einfügten, sollten das Einerlei der Hauptfront durchbrechen. Statt der mittelalterlichen Zufälligkeiten, die auch dem Brügger Hause nicht fremd waren, kannte diese wohldurchdachte Anlage nur strenge Regelmäßigkeit und gerade Linien. Eine gewisse Belebung führte erst ein nichtarchitektonisches Moment herbei, die Bemalung der Türen und Fensterläden. Der Sitte gemäß, die sich noch heute in niederländischen Städten erhalten hat, wurden die Fensterläden in den Farben des Kontors gehalten, und ebenso leuchtete der Doppeladler seines Wappens schwarz- und goldfarbig von allen Türen und Toren entgegen. Ob uns Heutigen dieser bunte, kasernenartige Bau ohne weiteres zusagen würde, sei dahingestellt; die Zeitgenossen waren zufrieden, und Guicciardini hat das Hansehaus „ein königliches, stolzes Bauwerk, einen prächtigen Palast" genannt. Wenn noch im 19. Jahrhundert vor dem Brande von 1893 trotz des vernachlässigten Zustandes die großen Ausmaße immer imposant wirkten, so müssen die Menschen des 16. Jahrhunderts, an die Dimensionen moderner Bauten nicht gewöhnt, noch ganz anders gestaunt haben. Die Inneneinrichtung hatte das Kontor selbst übernommen. Bei einer Inventuraufnahme des Jahres 1602, als das Haus längst keine Kaufleute mehr in seinen Mauern beherbergte, fand sich noch einiges Silberwerk; ein Schiffsmodell, das beliebte hansische Dekorationsstück, hing von der Decke, und Kaiserbildnisse und — merkwürdigerweise — ein Porträt der großen Gegnerin der Hanse Elisabeth von England schauten von den Wänden herab. In den einzelnen, nach Heiligen und Tieren benannten Stuben, wo hunderte von jungen Kaufleuten Unterkunft hätten finden können, befand sich nur noch das notwendigste Mobiliar, durchweg Bettstatt und „Kontor" — ein Wort, das hier wieder in seiner älteren Bedeutung Pult, Schreibtisch auftritt, während es sonst



Das Hansehaus in Antwerpen
(Erbaut 1564—1568)

seit langem den Sinn von Firma, Geschäft angenommen hatte —, gelegentlich auch Tisch und Ofen. Eine Zwei-Zimmerwohnung wie der „St. Matheus" war wohl vorgesehen; im allgemeinen sollte der Insasse sich jedoch mit einem Raume begnügen.

Im Sommer nach der Eröffnung war die Gesellschaft auf dem neuen Hause an 30 Personen stark. Über diese Anzahl ist sie schwerlich je hinausgegangen. Während die Grundmauern langsam emporwuchsen und das Haus unter Dach kam, brausten schon die ersten Stürme über das Land hin, die Antwerpens Handel und die hansische Residenz vernichten sollten. Nirgends hat der 80 jährige Unabhängigkeitskrieg der Niederlande so viel zerstört wie an der Schelde; er hat auch Dr. Sudermans Schöpfung nicht die Zeit gewährt, um auszureifen und darzutun, daß die Mühe an der Kontorreform nicht umsonst gewesen war.

Begreiflicherweise haben die Hansen sich in Antwerpen nie so eingelebt wie seinerzeit in Brügge. Nach außen hin war man freilich trotz des Niedergangs des genossenschaftlichen Lebens eifrig bemüht, die Seestädte würdig zu vertreten, und bei dem glänzenden Einzug des Kronprinzen Philipp (1549) waren fünfzig „Seedeutsche" im Zuge mitgeritten. Wieder waren Samtröcke, Pferdedecken und die Einfassung der Degen und Dolche violett; aber sonst zeigten sich an den Borten, den Federn der Hüte und den Livreen der fünfzig Lakaien die weiß-roten Farben, welche die drei heutigen Hansestädte führen. Eine unkontrollierbare Antwerper Überlieferung will ferner wissen, täglich hätten sich die Osterlinge unter Vorantritt von Spielleuten gemeinsam zur Abendbörse und zur Messe bei den Dominikanern, mit denen sie in der Tat im 15. Jahrhundert Beziehungen unterhielten, begeben. Mit der Reformation hörte die Verbindung mit den Predigermönchen auf; denn die Hansen waren durchweg gut lutherisch gesinnt. Nirgends kamen ihnen ihre Privilegien so zu statten wie in der religiösen Frage, da nur die Exterritorialität vor den Blutplakaten der altgläubigen Landesregierung rettete. Als dann während des „Wunderjahres" 1566 Calvinisten und Lutheraner freier das Haupt erhoben, kamen Hansen und Hochdeutsche kurz nach dem Bildersturm beim Gouverneur um Ausübung der Augsburgischen Konfession ein und sammelten eifrig und mit Erfolg für den gleich an zwei Stellen begonnenen Kirchenbau. Der spanische Gegen-

schlag ging nicht spurlos an der hansischen Kolonie vorüber, und gegen einige ihrer Mitglieder wie die Kölner Brüder Pilgrum und Gert Kock erkannte Albas Fiskal auf lebenslängliche Verbannung und Konfiskation der Güter, was dort 30000, hier 60000 Gulden dem Fiskus zuführte, die hansische Geschäftswelt aber um einige markante Persönlichkeiten ärmer machte. Auch verbot der grimme Herzog, nicht-katholische Osterlinge in Kirchen beizusetzen und sie mit Gepränge auf dem letzten Gange zu geleiten. Im übrigen ließ er das Kontor wohlweislich in Ruhe, weil er sich der Hilfe der Hansestädte, in jedem Falle aber ihrer Neutralität versichern wollte. Der Wert der hansischen Flaggen und Rechte stieg unter seinem Regiment bedeutend, vor Arnemuiden ankerten 1569/70 204, 1570/71 sogar 259 hansische Schiffe, weit mehr als je zuvor oder nachher, und in den Zeiten des Aufstands trieben die Hansen über Antwerpen, Bergen-op-Zoom und die kleinen Orte an der Grenze des Aufstandsgebiets Oudenbosch, Rosendaal und Steenbergen lukrativen Schmuggelhandel mit den Rebellen (1572). Inzwischen zog sich über Antwerpen das Ungewitter immer drohender zusammen. Die Abwanderung aus Entsetzen über den Bildersturm und später aus Furcht vor der Reaktion hatten der Stadt bereits viel Abbruch getan, als an einem Novembersonntag des Jahres 1576 unter dem Schutze dichter Nebelschwaden, wie sie so naß und eisig aus der Schelde emporsteigen, spanische Kolonnen zum Sturm auf die reichste Stadt ihres Königs vorbrachen. Das massive Hansehaus, das die Neustadt beherrschte, hatte bei ähnlichem Anlaß als Bollwerk gegen Soldatenaufruhr gedient, und auch jetzt suchten sich Antwerpens Verteidiger in dem festen Gebäude zu setzen. Aber vor der Bravour und Wut der Stürmenden war jeder Widerstand vergeblich. Die Sieger warfen sich auf die Kontorinsassen, jagten sie von einem Raum in den andern, plünderten und raubten, drangsalierten und mißhandelten, um schließlich eine Loskaufssumme von 20000 Gulden einzufordern. Manchem wurde durch die Gewalt- und Greuelszenen der „spanischen Furie" der Aufenthalt in Antwerpen gründlich verleidet. Zobel schnürte sein Bündel und siedelte mit Weib und Kind nach Bremen über. Drei Jahre später waren zu einer verhältnismäßig ruhigen Zeit von 30 haussitzenden Hansen nur noch 19 anwesend; von den übrigen, unter denen sich

zwei Witwen befanden, wußte man nicht, ob sie zurückkehrten. Wenn aber die Hausgesessenen, die ihr Besitz und Geschäft besonders eng an Antwerpen fesselten, der Stadt müde waren, wie rasch mußte erst die Zahl der Faktoren und Lieger auf dem Hansehause einschrumpfen? Was bedurfte es ihrer noch, wo Handel und Wandel stockte, tiefste Depression herrschte und die Antwerper Kaufmannschaft zur Auswanderung getrieben oder wie 1576 systematisch — denn die Wut der Soldateska traf mit sicherem Instinkt die Reichen — hingemordet wurde? Zudem war der Scheldeverkehr, die Bürgschaft der Zukunft, zeitweilig schon 1572, dauernd seit 1585, als die Stadt wieder spanisch wurde, gesperrt. Was die Wachtschiffe an Vlissingen vorbeiließen, wurde mit hohen Lizenten, Kriegsauflagen für die Verfuhr nach Feindesland, belegt. Von seinen seeländischen Anlaufhäfen, wo die Kriegsfurie nicht minder gewütet hatte, war Antwerpen vollends abgeschnitten. Wenn die Stadt sich sonst den Verkehr über Land nach Möglichkeit erhielt, so mußte der hansische Handel, der auf den Seeweg angewiesen war, durch die Erdrosselung des Seeverkehrs besonders schwer getroffen werden. Das Hansehaus diente hinfort als Militärhospital und Kaserne, und einsam schaute der massige Block aus seiner Umgebung von Wandrahmen und Wachsbleichen hervor, da an eine weitere Bebauung der Neustadt gar nicht mehr zu denken war. Nur die Straßen an der Schelde waren mit Häusern besetzt; aber in diesem „Boerenkwartier" trieb der Abschaum der Bevölkerung sein Wesen. Antwerpen hatte das hansische Kontor in seinem Fall mit sich gezogen.

Viertes Kapitel.

Amsterdam.

Die hansische Diaspora. — Amsterdams und Hollands Weltstellung. — Der deutsche Handel tributär. — Postverbindungen. — Deutsche in niederländischen Diensten. — Holländische Kultureinflüsse. — Der moderne deutsche Kaufmann in Holland und Belgien.

Konzentration und Kontrolle waren die Zeichen, unter denen Syndikus Suderman die hansische Residenz in Antwerpen errichtet hatte. Genau das Gegenteil brachten die religiösen und

politischen Wirren des Unabhängigkeitskampfes der Niederlande über den deutschen Kaufmann. Seitdem die Seeprovinzen Holland und Seeland in den Waffen standen (1572), mußte der einzelne zusehen, wie er den wechselnden Verhältnissen die beste Seite abgewinnen konnte. Im Aufstandsgebiet waren es Dordrecht, Rotterdam und Enkhuisen, die als die gewöhnlichen Aufenthaltsorte der osterschen Kaufleute bezeichnet werden (1575); im Süden kam Flandern vorübergehend in Aufnahme. Es wurden auch wohl Versuche gemacht, aus dieser hansischen Diaspora herauszukommen, die jedoch weniger des Zusammenhalts willen als wegen der Befreiung von bürgerlichen Lasten und sonstiger Vorteile, die eine vertragliche Anerkennung des Stapels einer fremden Kaufmannschaft mit sich brachte, unternommen wurden. Ein Daniel Potter, wohl der ehemalige Kapitän jenes Danziger Frachtfahrers von 1200 t, hatte sich in seinem alten Hafen Vere auf Walcheren als „Kaufmann der osterschen freien Hansestädte" niedergelassen und eine Bürgerstochter zur Ehe genommen. Sowohl bei Vere als bei seinen hansischen Genossen bemühte er sich, dort eine Niederlassung der Osterlinge ins Leben zu rufen (1575); doch ist es zu festen Abmachungen nicht gekommen. Viel wertvoller wäre es gewesen, wenn die Residenz des Kontors von Antwerpen nach Amsterdam verlegt worden wäre, wie es 1586 im Bereich der Möglichkeit lag. Im Amsterdamer Stadtrat trug Bürgermeister Cant vor, nach Andeutung eines Ungenannten wolle die ostersche Nation ebenso in Amsterdam wie bisher in Antwerpen residieren, wenn ihr dieselben Rechte eingeräumt würden. Der Beschluß der Versammlung lautete zwar vorsichtig, aber doch nicht ganz ablehnend, Cant möge die betreffende Persönlichkeit zum Besuch Amsterdams und zu näheren Besprechungen auffordern. Nach Einsichtnahme in die Antwerper Verträge der Osterlinge wolle die Stadt beschließen. Aber auch dies Projekt hat keinen Fortgang genommen.

Die Leidtragenden waren die Hansen. Eben damals strebte Amsterdam mit Macht nach der Handelskrone der Niederlande, und in ihr fand die zukunftsreiche Handelsgeltung Hollands ihren Mittelpunkt. Wir erwähnten den regen Ostseehandel der Stadt und ihren Getreidemarkt, der sie in enge Beziehungen zu unseren Exporthäfen, vornehmlich zu Danzig, brachte. Im 16. Jahrhundert war Amsterdam die zweite Seehandelsstadt der Nieder-

lande, wenn der Abstand von Antwerpen auch außerordentlich bedeutend war. Für die Osterlinge war Amsterdam nach ihrer eigenen Angabe ein billiger Hafen. Alle Darstellungen von Amsterdams Handel aus alter und neuer Zeit machen viel Aufhebens von den Untiefen der Südersee und speziell des Pampus unmittelbar vor den Toren. Aber wenn das Leichterwesen die Spesen erhöhte, so waren die Abgaben geringer als in Antwerpen oder Seeland. Es gab weder Ankergeld noch landesherrliche Zölle, und alle Versuche der Regierung, vom ausgehenden Korn das Congégeld zu erheben, trafen auf die zäheste Opposition, der schließlich der Sieg blieb. Wie das Antwerper Kontor, so begehrten auch die Deutschen in Amsterdam vom Prinzen von Oranien eine Kirche zur Ausübung der Augsburgischen Konfession. Der Statthalter erbat sich den Rat der Stadt; aber die Mehrheit des Rats erklärte sich für nicht zuständig (1. Januar 1567). Sonst hören wir wenig genug von der deutschen Kolonie. Einzelne Häusernamen wie „Hamburg" oder die „Bremer Schuyte" (Schute) in der Warmoesstraat und der schon erwähnte „Hamburger Choor" in der Oude-Kerk sind in der Amsterdamer Topographie so ziemlich die einzigen Spuren der mannigfachen Beziehungen zwischen Amsterdam und den norddeutschen Seeplätzen. Dabei hätten die Deutschen in Amsterdam nicht minder einen festen genossenschaftlichen Halt nötig gehabt als die Hausgesessenen und Faktoren zu Antwerpen. Denn Amsterdam bewies eine starke Anziehungskraft, um sie aus Auslandsdeutschen zu Niederländern zu machen. Brügge und Antwerpen waren durch die auswärtigen Kaufleute bis zu einem gewissen Grade internationalisiert worden; Amsterdam hollandisierte die fremden Elemente. Wer nicht die holländischen Lebensgewohnheiten annehmen konnte, wie die spanischen und portugiesischen Juden, fühlte sich doch wohl und zufrieden unter der Herrschaft der toleranten Generalstaaten. Die Kulturhöhe, die Holland im „goldenen" 17. Jahrhundert erreichte, kam dabei ebenso zustatten wie die holländische Färbung des neuen Weltmarkts. Amsterdam war durch den Aktivhandel groß geworden; diese Schulung war von großem Wert, als es mit dem ausgehenden 16. Jahrhundert seine Verbindungen nach allen Seiten hin zu erweitern suchte. Wenn irgend wer, so erhielt der Holländer die Waren aus erster Hand. Auf seine Rechnung kamen die ost-

indischen Retourflotten, die Kornschiffe aus der Ostsee und die Grönlandsfahrer ein; sein waren die Kaffeeplantagen in Suriname, und für ihn arbeiteten die Zuckermühlen in Brasilien. Das holländische Kapital wurde ein Machtfaktor ersten Ranges. Ganz ähnlich wie Flandern einst als Stapel der Christenheit bezeichnet war, nennt die „Fürstliche Machtkunst“ jetzt Holland und Amsterdam den Stapel von Europa (1740). Wieder war eine niederländische Stadt Verteilungspunkt des Welthandels geworden; aber diesmal war sie von fremder Vormundschaft befreit und hatte selbst das Heft in Händen. Nicht der Fremde auf holländischem Boden, sondern der Holländer mit seinen Verbindungen im Ausland vermittelte den Warenaustausch.

Auf der Amsterdamer Börse fehlten hansestädtische Kaufleute nicht. Wenn man bei der ersten Säule in den von Arkaden eingefaßten unbedeckten Raum eintrat und an den Weinkäufern vorüber war, fand man zwischen den französischen Kaufleuten und den Farbenverkäufern und Drogisten die Hamburger und Bremer Kaufleute, Schiffer und Schutenführer. Hamburger und Bremer waren allein vom „Deutschen Kaufmann“ übrig geblieben. Wohl waren an den Börsenpfeilern 39—42 die Aufschriften „Danzig“, „Königsberg“, „Dänemark und Ostsee“, „Riga, Reval, Lübeck, Narwa und Kurland“ zu lesen; wer aber hier Gruppen von Osterlingen anzutreffen geglaubt hätte, würde sich gründlich geirrt haben. Die Herren, die dort verhandelten, waren Amsterdamer von der Heeren- oder Keizersgracht. Wenn sie die Kaufleute der deutschen Seestädte zu ihren Geschäften heranzogen, dann bedienten sie sich ihrer als Kommissionäre. Gegen früher, als der Brügger und Antwerper ostersche Waren in Kommission an den Mann gebracht hatte, war das Verhältnis also umgekehrt. Der deutsche Handel war in die zweite Linie gerückt und dem holländischen tributär geworden. Die Aussichten für den Wettbewerb waren auch zu ungleich verteilt. Hinter der Aktivität des Holländers stand die Macht der Generalstaaten, während in Deutschland der Riß klaffte, der das Binnenland von der Seeküste schied. Unglückliche politische und wirtschaftliche Verhältnisse schienen die Seestädte mit einer Art chinesischer Mauer umgeben zu sollen. Für den Handel in Antwerpen hatten noch kleinere Städte des inneren Deutschlands wie Herford und Lemgo, Lennep und Elberfeld,

Soest und Minden gewisse Anteilnahme gezeigt; jetzt wartete das Binnenland auf das, was ihm von außen her zugehen würde. Holland bekam das weite Deutsche Reich zum Hinterland.

Für die deutschen Kaufleute und Schiffer wurde ein „Korrespondent“ in Holland unerläßlich. Es versteht sich, daß es bei diesem Stande der Dinge guter Postverbindungen bedurfte. Im 18. Jahrhundert lagen dicht bei der Börse in Amsterdam die drei Hauptpostanstalten für ausländische Briefe, das „Antwerper“, „Kölner“ und „Hamburger Postkontor“. Das erste übernahm den Westen bis nach Portugal; über Köln gingen die Briefe nach Italien und der Schweiz, und der Hamburger Anstalt waren die Sendungen nach der preußischen Monarchie, den Norden und den Osten und den Hansestädten zugewiesen. Dorthin gingen Briefe jeden Dienstag und Sonnabend Abend um 6 Uhr ab, während man auf die Retoursendungen am Montag und Freitag gegen Mittag „nach der Jahreszeit“ rechnen konnte. Nach dem „Allgemeinen Contorist“ des Joh. Christian Herrmann konnte 1788 eine Amsterdamer Firma in 16 Tagen von Danzig, in 18 von Königsberg, in 11 von Berlin, in 8 von Lübeck und in 6 von Hamburg oder Hannover Antwort haben, während ihr Brief bei der Ankunft in Leipzig 5 Tage alt war. Gegen das 15. Jahrhundert hatte sich die Schnelligkeit der Briefbeförderung etwa verdoppelt, da damals für die einmal zurückgelegte, etwas kürzere Strecke Lübeck-Kampen 8, für den weiteren Weg Lübeck-Brügge 10 Tage gebraucht wurden. Die Personenpost ließ nach Arnheim täglich Postwagen ab. Von dort ging die Fahrt über Nimwegen nach Köln und weiter nach Frankfurt. Für die Reisenden nach Mitteldeutschland war hinter Arnheim das Städtchen Doesburg die letzte größere Station im Gebiete der Generalstaaten. Zwei Wagen verließen Doesburg, deren erster über Wesel durch das Westfälische nach Minden, Hildesheim, Halberstadt geleitet wurde, wo sich die Route nach Halle-Leipzig von der nach Magdeburg-Berlin-Danzig-Königsberg abzweigte. Das zweite Fuhrwerk hielt sich nördlicher und besorgte den Verkehr über Münster-Osnabrück nach Hannover, Braunschweig und über Nienburg-Harburg nach Hamburg. Die wichtige norddeutsche Strecke bedurfte aber noch einer weiteren Verbindung. In einer der sechs täglich von Amsterdam abgehenden Schuten ließ der Reisende sich gemächlich nach Naarden, dem kleinen Städtchen an der Südersee,

führen. Eine dieser Schuten hatte Anschluß an den Postwagen nach Osnabrück, der Montags und Freitags um 3 Uhr im Sommer, um 1 Uhr im Winter abgefertigt wurde. Die Plätze bestellte man beim Postmeister in Naarden am besten im voraus. Er nahm von jeder Person mit Gepäck von 20—25 Pfund 6 holländische Reichsthaler (heute = 15 fl. = 25,50 Reichsmark), für weitere Bagage war ein Zuschlag von 2 Stuivern, für Güter von 3 Stuivern pro Pfund zu entrichten. Von Osnabrück aus wurde die Fahrt wieder über Nienburg dirigiert. Für den Güterverkehr zwischen Amsterdam und den deutschen Nordseehäfen bestand bekanntlich noch 'die Bört(Reihe=)fahrt, bei der nach Hamburg alle 8 Tage, nach Bremen alle 14 Tage ein Küstenfahrer abging; auch Stade und Altona hatten an der Einrichtung teil.

Die Expansion des 17. Jahrhunderts, die Kriegs= und Handelszüge der West= und Ostindischen Kompagnien, die Gründung des Kolonialreichs und die arktischen Betriebe des Walfangs und des Robbenschlags machten Zuzug nach Holland von allen Seiten nötig. Das Haupkontingent kam aus Deutschland. Wenn es nur noch Hamburger und Bremer, nicht aber einen „deutschen Kaufmann“ in Amsterdam gab, so verschwand der Deutsche doch nie aus den Niederlanden. Als sich im 18. Jahrhundert der reichgewordene Holländer auf die Faulbank legte, wurde der Deutsche vollends unentbehrlich. Wohl wurden die „Moffies“ etwas über die Schulter angesehen; aber sie waren arbeitswillig, anstellig und genügsam. Unser erster Handelsschriftsteller von Bedeutung, Joh. G. Büsch, ließ sich in Amsterdam erzählen, daß die jütischen Schiffer durchweg den einheimischen vorgezogen würden. Die „Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers und Schiffers Paul Frerckſen“ machen die Angabe glaubhaft. Amsterdam war das große Heuerbureau für die Bewohner der Halligen. In jedem Frühjahr fuhr ihre männliche Bevölkerung mit dem „Volksschiff“ von Wyk auf Föhr nach Amsterdam, um dort Seemannsdienste zu nehmen. Auch Kapitän Jens Jakob Eschels erzählt, daß 1769 die meisten Föhringer in der holländischen Grönlandfahrt beschäftigt waren, darunter viele Kommandeure der 192 holländischen Walfänger. Er beziffert die Anzahl der Seeleute, die von Föhr abfuhren, auf etwa 1200. Ein „Volksschiff“ lag auch alljährlich in der Ochtum, um die Stedinger zur Nordlandfahrt von Amster=

dam aus abzuholen. Ebenso wie die Hollandsgänger, die aus Mitteldeutschland den Weg nach den holländischen Marschen zur Grasmaat nahmen, waren diese Seeleute Saisonarbeiter, die im Herbst mit dem Verdienste des Sommers nach Hause zurückkehrten. Glücklich der, den sein Seemannsberuf nicht auch den Winter über von der Familie fernhielt. Wen die ostindische Kompagnie angeheuert hatte, konnte sie während sieben Jahre laut Kontrakt von einem Hafen ihrer indischen Besitzungen zum andern schicken. Jens Jakob Eschels kannte seinen seefahrenden Vater erst seit seinem zehnten Jahr; „denn wenn er eine kurze Zeit zu Hause war, wie wir Kinder noch klein waren, so hatten wir doch vergessen, wie er aussah, wenn er wiederkam." Der Fähige arbeitete sich zum Steuermann und Kapitän empor wie Paul Frercksen, der 1740 seine erste Reise als Kajütsjunge nach Grönland machte und achtzehn Jahre später das Kommando der „Maria und Christina" erhielt. Allerdings hatte Frercksen Verbindungen; beide Schwäger waren Kaufleute in Amsterdam, und namentlich Nommen Paulsen von Hallig Oland hatte dort sein Glück gemacht. Mit zwölf Jahren war er Seemann, mit neunzehn Kapitän und mit siebenundzwanzig Ehemann einer „sehr bemittelten Jungfrau". Seine Reederei konnte zu gleicher Zeit einen Straße-Davisfahrer, drei Grönlandsfahrer und eine einmastige Geljoth auf Robbenschlag aussenden, während die übrigen Kauffahrer nach der Ostsee, Norwegen und Frankreich auf mindestens sechs bis sieben geschätzt wurden. Hinzu kamen die Schiffsparten, die Nommen Paulsen außerdem noch besaß. In Amsterdam eignete ihm ein schönes Haus, jenseits des Ij ein Landgut und in Edam ein großes Anwesen mit Ländereien und Viehbestand, eine Reeperbahn und ein Holzhof, den seine Schiffe aus Norwegen mit neuen Zufuhren versorgten. So war er einer der vielen Deutschen, die es im fremden Volksverbande zu etwas brachten, als es daheim nur arm und kümmerlich aussah. Weniger eng als die Friesen Frercksen und Paulsen war Kapitän Nettelbeck mit dem holländischen Seewesen verbunden. Aber auch seine erste Fahrt geht nach Amsterdam, und als auf den Ost- und Westindienfahrern auf dem Ij die Schiffsmusik spielt und die Geschütze feuern, macht ihm das „allmählich das Herz groß" und sein Wunsch, mitzufahren, wird um so reger, „als es damals unter all unsern Schiffsleuten, wie ich oft gehört

hatte, für einen Glaubensartikel galt: daß, wer nicht von Holland aus auf dergleichen Schiffen gefahren wäre, auch für keinen rechtschaffenen Seemann gelten könnte.“ Auch den gereiften Mann, dem die Kolberger Verhältnisse zu eng werden, zieht es 1771 nach Holland „in voller und gewisser Zuversicht, daß dies Land mir für mein besseres Fortkommen in allen Fällen die gewünschte Genüge bieten werde.“ Und wie viele „nähere und entferntere Landsleute“ hat er nicht in den holländischen Besitzungen in Südamerika und Guinea kennen gelernt! In Suriname „traf man“ auf den Plantagen und in den Straßen Paramaribos „unter 100 Weißen immer vielleicht 99 an, die hier aus allen Gegenden von Deutschland zusammengeflossen waren.“ Viele hatten es zu „Plantagendirekteurs“ gebracht, wenn ihnen nicht gar ganze Kaffeepflanzungen am Komandewynefluß eigneten. Deutsche stiegen im staatischen Kriegsdienst vom Gemeinen bis zu Kommandostellen empor: An der Goldküste hatten zu Nettelbecks Zeit sowohl Fort Axim wie St. George de la Mina deutsche Kommandanten. Hier residierte in gewaltiger Ratsherrnperücke und goldgestickter, von Tressen starrender Uniform der ehemalige Metzgergeselle Peter Wortmann als Generalgouverneur der Westküste von Afrika.

Es ist bekannt, wie Hollands Leistungen überall in Europa anerkannt wurden. Die alte Kulturgemeinschaft der Niederlande und der deutschen Küsten war im Jahrhundert der Reformation durch die religiösen Bewegungen wieder stark betont worden. So waren die ersten ständigen evangelischen Prediger Bremens Niederländer, von Heinrich von Zutfen ganz zu schweigen. Später blieb das reformierte Bremen mit der niederländischen Kirche Calvins in Verbindung, während aus Hamburg und anderen osterschen Städten Gelder an die lutherische Gemeinde Amsterdams abgingen. Vor der spanischen Inquisition hatten Scharen von Niederländern in den deutschen Seestädten Schutz gesucht und ihnen wertvolle Kräfte zugeführt. Im 17. Jahrhundert wurde es allgemeiner Brauch, Ingenieure für Wasser- und Festungsbau, Architekten und Künstler aus Holland zu berufen. Recht eng erscheinen damals die Beziehungen der westlichen Seestädte Bremen und Emden zum holländischen Nachbarn, während an der Ostsee der Hauptverkehrsort der Holländer Danzig besonders gern Niederländer heranzieht und sich das Zeughaus 1605 von Anthonys van Obbergen bauen

läßt. Aber auch in Lübeck finden die beiden Quellinus, Thomas und Johann Erasmus, an den Altären, Grabkapellen und Epitaphien der Kirchen Beschäftigung, und 1604 wird Johann von Ryswick die Vollendung der Festungswerke übertragen. Hamburgs erste Pilotagenordnung von 1656 lehnt sich an die holländischen an, wie denn überhaupt das Seewesen einen starken holländischen Einschlag aufweist. Die Schreibweise des Friesen Frercksen ist ohne Kenntnis des Holländischen nicht völlig verständlich, und Jens Jakob Eschels führte von 1769 bis 1782 neben seinem Föhringer Namen noch den holländischen Jan Jacobs „wie alle Föhringer derzeit." Wenn die Deutschen daheim die Einrichtungen der Holländer als vorbildlich ansahen, ihre Klassiker lasen, die Maler bewunderten und sich am Spiel der Schauspielertruppen erfreuten, so mußte auch die Lebensweise dieser Deutschen in niederländischen Diensten einen holländischen Anstrich bekommen.

Es ist hier nicht der Ort, um darzulegen, wie auch die hollandisierende Epoche unserer Geschichte zu Ende ging, und wie die Dinge sich weiter entwickelten. Nur noch ein Wort von dem modernen deutschen Kaufmann in Belgien und Holland! Für das Reich sind beide Länder aufnahmefähige Abnehmer seiner Erzeugnisse und Durchfuhrländer für Ein- und Ausfuhr. Unsere Seeschiffe liegen wieder an den Kais der Schelde- und Maashäfen, und an der Stätte des alten Hansehauses hat jetzt eine badische Binnenschiffahrtsgesellschaft ihr Entrepot. Auf den Wollmärkten Antwerpens und den Tabakauktionen in Amsterdam erscheint der deutsche Käufer. In Antwerpen hat sich aus früherer Zeit eine starke schwäbische Kolonie erhalten. Wer später seinen Weg nach der Heimat zurückfand, pflegt doch die alten Verbindungen für den Sohn. Der Gemeinsinn dieser Kreise hat bedeutende Leistungen im Schulwesen und auf dem Gebiete der Wohltätigkeit aufzuweisen. „Liedertafel" und „Turnverein", die dem Ausländer vom deutschen Wesen unzertrennlich erscheinen, wollen es pflegen und der Geselligkeit dienen. Allerdings wird geklagt, daß die gesellschaftlichen Kreise eng gezogen seien. Aber diese Erscheinung vermag den Eindruck mächtigen Vorwärtsstrebens nicht zu verwischen. Die Eigenschaften der jungen Leute, welche die Stelle der ehemaligen Faktoren und Lieger einnehmen, bürgen für die Zukunft. An die Besoldung stellt der „junge Mann" geringere

Ansprüche als der Nichtdeutsche, kommt auch mit dem oft herzlich geringen Salär gut aus. Am Kontor arbeitet er fleißig, was andere Nationen von ihrem Nachwuchs nicht behaupten. Begreiflicherweise sind Rheinländer und Westfalen stark vertreten. Die Rheinländer, die das schnelle Sprechen von Hause gewöhnt sind, bringen es zu einer beachtenswerten Fertigkeit im Französischen, und wenn sie das Niederländische als eine Art Kölner Platt behandeln, so mutet es zwar seltsam an, wird aber verstanden und bringt ihnen die Bevölkerung nahe. Ausschließlich verkehrt der Deutsche mit den Kunden in der Sprache des Landes. Gelegentlich erklärt er lieber, aus Amsterdam zu kommen, wo sein Haus eine Niederlassung hat, als daß er den deutschen Ursprung seines Artikels betont. So verkauft er auch in Gegenden, wo die deutsche Konkurrenz unliebsam empfunden wird. Unverdrossen wendet er auch dem kleinsten Markt seine Aufmerksamkeit zu. Durch ihre Regsamkeit bringen es zahlreiche Geschäftsleute — auch die größeren Ladenbesitzer — zu Wohlstand. Die Namen einiger Antwerper Firmen haben einen ähnlichen Klang im Lande wie einst die großen Häuser des 16. Jahrhunderts. Die Zeiten des alten Antwerpens scheinen zurückgekehrt, und wenn einer unserer Ostasienfahrer der Kathedrale gegenüber am Loydkai vor den Augen einer dichtgedrängten Menge festmacht, dann sagt man sich: Wie hätte sich Syndikus Suderman gefreut!

Nachweise.

Die Abbildungen stammen aus dem Historischen Archiv der Stadt Köln, dessen Leiter Herr Prof. J. Hansen sie freundlichst zur Verfügung stellte. Während Bilder des Antwerper Hansehauses keine Seltenheit sind, war das Äußere des Brügger Hauses viel weniger bekannt. Auf des Sanderus Flandria Illustrata, Köln 1641, gehen zurück Charles Verschelde, Les anciennes maisons de Bruges, Brügge 1875, der den Turm nach dem Brügger Plan des Marc Geeraerdts (1562) ergänzt, und wohl auch J. Gailliard, Revue pittoresque des Monuments qui décoraient autrefois la ville de Bruges, Brügge 1850, wo die Turmspitze fehlt. Unsere Federzeichnung ließ der Kölner Bürgermeister Joh. Hardenrat 1602 herstellen, als er das Hansische Eigentum in Brügge und Antwerpen revidierte. In seiner Abrechnung im Kölner Archiv findet sich der Vermerk: Item daz Oesterich haus abzumhalen 40 fl.[uiver]. Eine Lithographie der Federzeichnung gibt Aug. Reichensperger, Allerlei aus dem Kunstgebiete, Brixen 1867.

An Nachweisen wird hier nur das Nötigste gegeben. Für die Abkürzungen verweise ich auf mein Buch, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, Berlin (Karl Curtius) 1908. Höhlbaums Kölner Inventar wird als KJ., das Niederländische Inventar, dessen Herausgabe für den Hansischen Geschichtsverein ich vorbereite, als NJ. mit kurzer Angabe des betreffenden Fundorts zitiert.

Einleitung. Seedeutsche (S. 4): Alemanes Maritimos, vgl. Calvete de Estrella, El felicissimo viaje del muy alto y muy poderoso principe Don Felipe, Antwerpen 1552, S. 255.

Kap. 1. Vlämische Straße (S. 5): Vgl. Friedr. Bruns, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1896 S. 55. — Brügger Wirte (S. 10): HR. I 3 n. 348; 2 S. 457; Hans. UB. IV n. 476; HR. I 3 S. 232, 234 n. 240, 243, 246; HR. I 3 n. 229—231, 238, S. 237, n. 242, 243. — Höfische Worte (S. 11): HR. I n. 23, Leitfaden S. 23. — Anzahl der Hansen (S. 15): Stein, Genossenschaft S. 19 und HR. I 2 n. 256. — Über die Veckinchusen (S. 17): vgl. außer W. Stieda, Hansisch-Venetianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert, Halle 1894, noch Hans. UB. VI n. 457, 466, 467, V S. 384 Anm. 3; über die Köln-Dortmunder Kapitalisten vgl. Joseph Hansen, Der englische Staatskredit unter König Eduard III. (1327—1377) und die

hansischen Kaufleute. Hans. Geschichtsbl. Jg. 1910 S. 323 ff. — Kölner Weinzapf (S. 18): HR. I 3 n. 240 S. 237—240 und n. 340; Hans. UB. VIII n. 395. — Geleit der 60 Hamburger (S. 18): HR. I 4 n. 459, Hans. UB. V n. 239. — Verhältnis zu den Flandrern (S. 20): HR. I 3 n. 240, 7, 1; 1c; 5, 11. — Neutralität Flanderns (S. 22); Vgl. etwa HR. I 1 n. 479 § 2, HR. I 3 n. 198 § 9 und n. 216. — Bürgerkriege (S. 22): HR. I 3 n. 148, 338, I 2 n. 343 §§ 20, 21, I 3 n. 356, I 2 n. 343 § 3, I 3 n. 162. — Boykott (S. 23): Vgl. etwa Hans. UB. III n. 160, IV n. 291, V n. 254, 255; HR. II 3 n. 566.

Kap. 2. Verlandung des Swin (S. 26): Hans. UB. V n. 509, VI S. 170 Anm. 1, V Bemerkung zu Nr. 1116; Der Vergleich mit Akkon in der Voyage van Mher. Joos van Ghistele, Gent 1557, S. 57. — Mecheln (S. 28): HR. I 1 n. 249; 3 n. 336 § 10, Hans. UB. VI n. 599, 909; IV n. 900. — Kölner in Antwerpen (S. 28): Hans. UB. X n. 330, 1 und 2, auch n. 580. — Heinrich Suderman (S. 28): Thys, Historique des rues de la ville d'Anvers S. 263, Hans. UB. III S. 480. — Hamburger in Amsterdam und Staveren (S. 29): Hans. UB. III S. 180 Anm. 1, Hans. UB. IV n. 164; „Hamburger Choor": Ztschr. d. Ver. f. Hamb. Gesch. IV, 1858, S. 290: eine späte Erwähnung bei Le Moine und Le Long, De Koophandel van Amsterdam 5. Aufl. 1734 II S. 283. — Feste bei Rückkehr der Hansen (S. 34): Leitfaden S. 22, HR. 1 IV n. 134, HR. II 4 n. 554. — Augustiner (S. 35): Hans. UB. IV n. 509, VIII n. 823. — Baulichkeiten und Verkehrsplatz (S. 35): Hans. UB. V n. 201, VI n. 970, 971, VIII n. 579; Ennen, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1873; Arca Noe: KJ. I n. 831; Lagerräume: Hans. UB. VI n. 986. Die einzige Urkunde über den Bau des Osterlingehauses ist zuletzt gedruckt Hans. UB. X n. 673. Sie wurde für Ennen, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1873, und andere zum Anlaß, 1478 als Jahr der Erbauung anzusehen. Wir erfahren durch die Urkunde jedoch nur, daß der „Kaufmann" die Absicht hatte, an seinem Hause im Krummen Ghenthof einen neuen „Hintergiebel" aufzuführen. Der alte war nur bis zum ersten Stockwerk aus Stein, während die zweite und dritte Etage einen Überhang von zwei Fuß aufzuweisen hatten. Man hatte einen Holzgiebel gehabt, wie sie jetzt in Belgien als Seltenheiten geschätzt werden. Die Stadt erteilt in der Urkunde die Genehmigung, die ganze Mauer um jene zwei Fuß der Überkragung vorrücken zu dürfen. Ein Grundriß des Hauses im Bremer Staatsarchiv, den 1740 der Brügger Stadtbaumeister Pulinx herstellte, weist eine um etwa zwei Fuß in die Straße an der Reye vorspringende Rückwand auf. 1478 hat man die alte Mauer um zwei Fuß verstärkt und darauf die neue rückwärtige Fassade errichtet. Wie sie aussah, wissen wir nicht. Von der Vorderfront erfahren wir aus der Urkunde nur, daß das Kontor bereits einen Giebel aus Stein von Grund aus errichtet hatte. Über ihn bedurfte es keiner Vereinbarung mit dem Magistrat, da die Fluchtlinie innegehalten wurde. Es ist anzunehmen, daß der ganze Bau nicht erst in den 70er Jahren unternommen und jedenfalls schon vorher geplant wurde. Denn 1472 war der Rückgang des Kontors durch die erste Reduktion des Achtzehnerausschusses offenbar ge-

worden. — Hamburger Stadtrechnungen (S. 38): vgl. Karl Koppmann, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1875 S. 11. — „Hoek und Kabeljau" 1532 (S. 38): W. von Bippen, Gesch. der Stadt Bremen II S. 67. — Junge Kaufleute in den Niederlanden (S. 39): Heynghen HR. I 3 S. 232 n. 240, 4a; Beckinchusen Stieda a. a. O. S. 59; Wele: Stein, Hans. Geschichtsbl. 1898 S. 94: der junge Lübecker: Des. Erasmi Rot. opera omnia, studio et op. Jo. Clerici (Le Clerc) Lugd. Bat. 1703—1706 t. III S. 15 n. 17; Rees: NJ. (RA. Haag). — Geschütze (S. 39): Koppmann, Hamburgische Kämmereirechnungen I S. 385. — Flamensis cistula (S. 39): Häpke, Brügges Entwicklung S. 112 Anm. 4. — Die Grabplatten (S. 39) in Brügge: Hans. UB. VIII n. 823; in Lübeck: Wilh. Brehmer, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1883, der für flandrischen Ursprung eintritt; vgl. auch Hans. UB. VI S. 499 Anm. 1.

Kap. 3. Auf die Welthäfen Walcherens gedenke ich an anderem Ort ausführlich zurückzukommen; die Angaben über die Schiffe nach den im NJ. herauszugebenden Schiffslisten im RA. Middelburg. — Poperingens Rückgang (S. 43): NJ. (Dep. Archiv Lille); Pelzhandel: KJ. I S. 373. — Wolle nach Artois und Hennegau geliefert (Braunschweig) (S. 43): KJ. I S. 455. — Die Antwerper Wirte 1532 (S. 44): NJ. (RA. Haag). — Über Zobel (S. 44) vgl. die Selbstbiographie im Bremischen Jahrbuch 9 (1877) und W. von Bippen, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1886 S. 49 ff. — Die 13 Hausgesessenen zählt auf Ennen, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1873 S. 18. — Über die Verhandlungen von 1516 (S. 45) vgl. HR. III 6 S. X; über die Hansetage von 1535 und 1540 vgl. KJ. I S. 315 und 323. — Das Kontor bei Hofe 1532 unbekannt (S. 46): NJ. (RA. Haag) Bericht Espleghems, daselbst auch die Herbergen (S. 48). — Kontorreform und Hausbau nach KJ. I passim. — Die Inneneinrichtung (S. 30) nach Ennen, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1873, auch St. A. Köln, Akten der Revision Hardenrats. — Fest von 1549 (S. 51) nach Calvete a. a. O. — Dominikaner (S. 51): Hans. UB. VIII n. 968, Thys a. a. O. S. 147. — Lutheraner in Antwerpen (S. 51): KJ. I S. 226 Anm. 2, vgl. 225 Anm. 2. — Begräbnisse (1568) (S. 52) und Schmuggel (1572): NJ. (RA. Brüssel). — Die Haussitzenden 1579 (S. 53) NJ. (St. A. Antwerpen).

Kap. 4. Hansen 1575 in Dortrecht, Rotterdam, Enkhuisen, Vere (S. 54): NJ. (St. A. Vere); in Amsterdam 1586: NJ. (St. A. Amsterdam). — Geringe Abgaben in Amsterdam zu 1542 (S. 55): NJ. (St. A. Vere). — Osterlinge 1567 (S. 55): NJ. (St. A. Amsterdam); vgl. F. N. Domela Nieuwenhuis, Geschiedenis der Amsterdamsche Luthersche Gemeente, Amsterdam 1856 S. 6. — Die „Bremer Schuyte" (S. 55): RA. Brüssel, Aud. Reg. 339 Bl. 150 (1571). — Neudruck der „Fürstlichen Machtkunst" (S. 56) unter dem Titel „Von Manufacturen und Commercio", Frankfurt und Leipzig 1740 S. 41. — Die Hamburger und Bremer auf der Börse zu Amsterdam (S. 56) nach Le Moine und Le Long a. a. O., wiederholt in Gottfr. Christ. Bohns Wohlerfarner Kaufmann, Hamburg 1789 S. 4. — Anteilnahme kleiner Städte am Handel in Antwerpen (S. 57): KJ. I n. 900—901, 1372, 1919, S. 344. — Die Posten nach Le Moine und Le Long

a. a. O. I S. 605. — Briefbeförderung des 15. Jahrhunderts (S. 57): Dänell, Die Blütezeit der deutschen Hanse II S. 446 Anm. 2. — Unter den Jütländern (S. 58) versteht Büsch, Bemerkungen auf einer Reise durch einen Teil der vereinigten Niederlande und Englands, Hamburg 1786, S. 60 offenbar die Nordfriesen. — Frercksens Lebenserinnerungen gab Fr. Paulsen in der Zeitschr. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch. 35. Bd., Kiel 1905, S. 76 ff., heraus; die des Jens Jacob Eschel erschienen Altona 1835; die Biographie Nettelbecks ist nach dem Neudruck von 1910 benutzt. — Nyswick in Lübeck (S. 61): Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. Bd. I, 1860, S. 281. — Pilotagenordnung (S. 61): Kurt Ferber, Das hamburgische Lotswesen auf der Unterelbe bis zum Jahre 1810. Programm der Höh. Staatsschule in Cuxhaven 1900/1901 S. 7 Anm. 20.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt VIII. 1912.

Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen

bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466.

Von

Albert Werminghoff.



München und Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1912.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
"	"	"	21—30	"	"	"	"	87½	"
"	"	"	31—40	"	"	"	"	85	"
"	"	"	41—50	"	"	"	"	80	"
"	"	"	51—100	"	"	"	"	75	"
"	"	"	101—200	"	"	"	"	70	"
"	"	"	201 und mehr	"	"	"	"	65	"

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walter Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt** in alter und neuer Zeit. Von Georg Sello.

Blatt III. 1907. **Kaufmannsleben** zur Zeit der Hanse. Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. 1908. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. 1909. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Blatt VI. 1910. **Wismar im Mittelalter.** Von Friedrich Techen.

Blatt VII. 1911. **Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.** Von Rudolf Häpke.

Preis pro Heft 1 Mark.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt VIII. 1912.

Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen

bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466.

Von

Albert Werminghoff.



München und Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1912.

„Ewr orden fur war eyn seltzamer orden ist, derhalben am meysten, das er zu streyt furen widder die unglewbigen gestifftet ist, darumb er mus das welltlich schwerd furen und welltlich seyn, und soll doch zu gleych auch geystlich seyn, keuscheyt, armut und gehorsam geloben und halten wie ander münnich. Wie sich das zu samen reyme, leret teglich erfarung und vernunfft altzu wol."

M. Luther in der Schrift: „An die Herren deutsch Ordens, daß sie falsche Keuschheyt meiden und zur rechten ehelichen Keuschheit greifen" vom Jahre 1523; Weimarer Ausgabe der Werke XII (1891), S. 232.

I.

Der Staat des Deutschen Ordens zur Zeit seiner Blüte.

Das deutsche Volk ist später und mit weit geringerem Ehrgeiz als die romanischen Nationen in die weltgeschichtliche Bewegung der Kreuzzüge und damit des Kampfes wider den Islam eingetreten. Später auch als für die Franzosen wurde den Angehörigen des deutschen Ritterstandes ein allein für sie bestimmter Orden zuteil, eine Genossenschaft, in der die religiöse Kampfbegeisterung und nicht minder die Waffenfreudigkeit der internationalen Kultur des zwölften Jahrhunderts sich ein Denkmal ihres Wesens und Strebens schufen. Erst nachdem im Jahre 1190 im Feldlager vor Akkon von „ehrlichen Bürgern" aus Bremen und Lübeck ein Spital begründet war, dessen Obhut man fürs erste einer schlichten Mönchsgenossenschaft übergab, ward im Jahre 1198 der „Orden der Ritter des Hospitals St. Marien der Deutschen zu Jerusalem" ins Leben gerufen. Schon zu Beginn des dreizehnten Jahrhunderts näherte er seine Tätigkeit der Heimat seiner Mitglieder, vermochte aber nicht, im siebenbürgischen Burzenlande festen Fuß zu fassen. Bald darauf beriefen ihn das Hülfegesuch und die freigebige Landanweisung des Herzogs Konrad von Masowien an die südlichen Gestade der Ostsee, zum Kampfe wider eine heidnische Bevölkerung ohne staatlichen Zusammenschluß, die im Norden ihres Landes mit seinen weiten Ebenen wohl Ackerbau und Handel zu einer gewissen Blüte gebracht hatte, im Süden hingegen mit seinen Wäldern und Seen allein der Jagd und dem Fischfang obzuliegen wußte. Im Jahre 1226 sodann bestätigte Kaiser Friedrich II. dem ihm treuverbundenen Hochmeister des Deutschen Ordens, Hermann von Salza (1209—1239), und allen seinen Nachfolgern das Recht der Herrschaft über die

preußischen Lande. Getragen von Anschauungen, die dem römischen Kaiser die gesamte Welt als sein Machtbereich untergeordnet, ihm die Ausbreitung des Christentums über die Erde hin als seine Aufgabe zugemessen wissen wollten, verfügte der Hohenstaufe über die noch zu erobernden Gebiete. Die Hochmeister sollten darüber schalten als Fürsten des Heiligen Römischen Reiches, nicht als Untergebene des deutschen Königs, am wenigsten als Untertanen der Krone von Polen, deren etwaige Ansprüche und Gelüste mit beredtem Schweigen übergangen wurden. Friedrichs goldene Bulle von Rimini, das Dokument eines schrankenlosen Imperialismus, wurde zur rechtlichen Grundlage eines Staatswesens eigener Art, dessen historische Bestimmung es werden sollte, die Nordostgrenze des deutschen Reiches gegen die nach Westen hin vordringende Slawenwelt zu verteidigen.

Die Schöpfung des Deutschordensstaates fiel in eine Zeit, die für das innere Deutschland den Übergang zur zersetzenden Oligarchie territorialer Landesgewalten bedeutete; von vornherein lernte das neue Gemeinwesen, das in langen Kämpfen geformt und mühsam behauptet werden mußte, der gesunden Selbstsucht der eigenen Erhaltung zu dienen. Die Zusage des Herzogs von Masowien und das kaiserliche Privileg hatten ursprünglich nur Kulmerland und Preußen dem Orden zugedacht, diesem aber sollte in Zukunft auch alles den Heiden noch zu entreißende Land überwiesen sein. Frühzeitig gelang es, auf den Besitz des livländischen Schwertbrüderordens einen Rechtsanspruch zu erwerben, und als nach etwa fünf Jahrzehnten wechselvollen Ringens der Bestand des Ordensstaates für gesichert gelten konnte, als zu Beginn des vierzehnten Jahrhunderts auch das westlich der Weichsel gelegene Pommerellen ihm einverleibt war, da erstreckte sich das Land der Deutschherren vom Delta der Weichsel bis zum Rigaischen Meerbusen. Ganz allmählich hatte er den Gürtel seines Besitzes am Südrand der Ostsee geschlossen und überdies genügend verbreitert, um durch sein Dasein an sich die binnenländischen Polen vom Zugang zum Baltischen Meere und damit von der Beteiligung am Welthandel damaliger Zeit abzusperren. Er wurde dank den Anstrengungen seines Inhabers zu einem „festen Hafendamm, der verwegen hinausgebaut war vom deutschen Ufer in die wilde See der östlichen Völker“, zu einer Schutzwehr für die Mark

Brandenburg, und er setzte damit nur fort, was wenige Menschenalter zuvor deutsche Reichsfürsten, wie Albrecht der Bär, zu schaffen unternommen hatten. Schon den ersten Sendscharen des Ordens waren Bauern und Bürger gefolgt, um im Schirme der neuerrichteten Burgen das Land zu bestellen, Handel und Gewerbe in ihm heimisch werden zu lassen; mochten aber gleich alle Neuanlagen wiederholt von den Preußen zerstört und von den Rittern wiederholt ins Leben gerufen werden, erst seit der Niederwerfung des letzten Preußenaufstandes im Jahre 1283, seit dem Erwerb von Danzig und des Landstreifens Pommerellen in den Jahren 1308—1310 konnte der Strom der deutschen Einwanderung aus dem Reichsgebiet ungehindert in das Kernland des Ordensstaates zwischen Weichsel und Memel sich ergießen, konnte nach Besiedlung eines preußischen Teilgebietes von dessen Bewohnern selbst die überschüssige Volkskraft in den nach Osten oder Norden vorgelagerten Gau abgeleitet werden. Um dieselbe Zeit fast, als der Templerorden dem französischen Einheitsstaate und seinem skrupellosen König, dem Bundesgenossen eines schwachen Papstes, zum Opfer fiel, schlug der Hochmeister des Deutschen Ordens, Siegfried von Feuchtwangen (1303—1311), in der Marienburg an der Nogat seine Residenz auf: die stattlichste aller Ordensburgen wurde der Mittelpunkt eines Staates, den eine ritterliche Genossenschaft sich geschaffen hatte, den sie auch in der Folge noch zu erweitern verstand. Das vierzehnte Jahrhundert und in ihm die Regierung des Hochmeisters Winrich von Kniprode (1351—1382) wurde die Blütezeit des Ordens und seines Besitzes, und gerade die Fülle und die Vielgestaltigkeit staatlicher Aufgaben waren es, die wenigstens zu jener Zeit die Ritterschaft vor Erschlaffung und Siechtum bewahrten. Ein Eindringling im heidnischen Lande, wurde sie eben hier zur Trägerin einer Großmachtstellung, und wiederholt vermochte sie im Gewirr widerstrebender Interessen um die Beherrschung des Baltischen Meeres ihre politische Kraft, ihre wirtschaftliche Stärke entscheidend in die Wagschale zu werfen. Ihr Werk war ein neues Deutschland, das im alten nicht selten Gefühle staunenden Neides weckte.

Wir nennen den Orden und seinen Staat mittelalterliche Bildungen; näheres Zusehen aber lehrt zahlreiche modern anmutende Züge erkennen. Nach wie vor galt die ritterliche Ge-

nossenschaft als ein Teilglied des universalen Romanum imperium, ihr Besitz demnach als eingefügt in einen Reichskörper, zu dem in gleicher Weise das Heilige Römische Reich Deutscher Nation, dazu Burgund und Italien gehörten. Sie stand unter dem Schutze des römischen Kaisers und folgeweise unter dem des deutschen Königs nur so weit, als dieser das Erbteil universaler Traditionen und Ansprüche aus hohenstaufischer Zeit sich zu eigen gemacht hatte. Der Orden war der Inhaber des landschaftlich geschlossenen Gebietes zwischen Weichsel und Memel, nicht gewillt, innerhalb der Grenzen dieses seines Kernlandes eine ihm selbst gefährliche Unabhängigkeit bischöflicher Territorialhoheit zu dulden. Ihm gehörten zugleich die über ganz Deutschland hin verstreuten Balleien, die für die Gewalt des deutschen Königs ebenso unzugänglich waren wie für die deutschen Reichsfürsten, in deren Landen sie als eingesprengte Enklaven erschienen. Der Orden oder vielmehr sein livländischer Zweig besaß endlich östlich von Preußen in den heutigen Ostseeprovinzen Rußlands weite Ländereien, derart freilich, daß er für sie unter die Hoheit des Erzbischofs von Riga sich beugen mußte. Ein so vielgestaltiger Besitz ließ nur durch eine straffe Organisation der Genossenschaft selbst sich erhalten, die naturgemäß in erster Linie stets die Gaue Preußens als die eigentliche Grundlage ihrer Macht ansah und auszubauen sich mühte. Sie stellte sich dar als eine aristokratische Vereinigung von Männern, die durch kirchlich bindende Gelübde zur Lebensführung wie der begebenen Mönche so der wehrhaften Ritter sich verpflichtet hatten. Sie ergänzte sich durch ständigen Zufluß aus den Kreisen des hohen und niederen Adels der altdeutschen Gebiete; mit wohlberechneter Strenge verkündete ein Kapitelsbeschluß aus dem Ende des dreizehnten Jahrhunderts, daß ohne Erlaubnis des Hochmeisters nicht zu einem Ritterbruder angenommen werden dürfe wer nicht von Rittern geboren sei. Über das Preußenland hin waren zahlreiche Ordensburgen verteilt, die regelmäßig mit nicht allzu starken Konventen, d. h. mit mehr oder weniger Rittern und dazu mit geistlichen Brüdern als ihren Gehülfen belegt waren. Jede derartige Niederlassung war zugleich ein kriegerisches Standlager und ein Kloster, der Mittelpunkt überdies für die Verwaltung des ihr benachbarten platten Landes. An ihrer Spitze standen regelmäßig Komture oder auch

Pfleger als Leiter, als Führer der Aufgebote im Falle eines Krieges, als sorgsame Verwalter, die mit der Sorge für die Mitglieder und Zugehörigen des Ordens die für dessen Untertanen in Stadt und Land, nicht zuletzt das Interesse der Landesgewalt selbst am Gedeihen, an der Ertragsfähigkeit des einzelnen Sprengels zu vereinen wußten. Nur Ritter waren Beamte des Ordens, und auf sie wirkte kein Lehnsverhältnis schädlich ein, das mit der Summe von Rechten zu Händen des Lehnsmannes diesen von seinem Herrn unabhängig zu machen pflegte. Nur Ritter auch waren fähig, zu den wichtigsten Ämtern der Genossenschaft emporzusteigen, denen der sogenannten Gebietiger, deren jeder nur auf ein Jahr seiner verschiedenartigen Obliegenheiten zu warten hatte. Alle fünf Gebietiger, dazu die beiden Meister für Deutschland und für Livland, vereinigten sich regelmäßig einmal im Jahre mit dem Hochmeister zu den Beratungen der Generalkapitel. Hier wurde der Hochmeister als das Haupt der Ritterschaft gewählt, die nach außen und nach innen zu vertreten seine Pflicht war. Gleich jedem Ordensangehörigen war auch er zu unweigerlichem Gehorsam gegenüber den Vorschriften gehalten, die in des Ordens Regel, seinen Gesetzen und Gewohnheiten festgelegt waren. Rauhe Strenge lastete auf allen Rittern, deren jeder als ein Diener der Genossenschaft und als Teilhaber ihrer Landesgewalt sich fügen und fühlen sollte; nicht zufällig fehlen der Ordensgeschichte des vierzehnten Jahrhunderts außer etwa den Hochmeistern individuell ausgeprägte Persönlichkeiten, deren Wesen sich lebendig schildern ließe, — sie gleicht etwa nüchternen Ordensbauten, deren Meister unbekannt blieben, während ihre Werke noch heute an die selbstverleugnende Härte des ritterschaftlichen Ideals gemahnen. Nicht als wären die Männer des Ordens unter dem starren Druck ihrer Regel gleich den Insassen weltentfremdeter Klöster verkümmert. Ohne Laien zu sein, eiferten sie doch laikaler Lebenshaltung nach, wußten sie das Schwert zu führen und auf den fast alljährlichen „Reisen" wider die noch heidnischen Litauer den Prunk ritterlich-höfischer Sitte zu entfalten, freilich auch häßlichste Grausamkeit wider wehrlose Feinde zu üben, die man in wilden Ritten über Land und Heide, über Moor und Bruch zu jagen pflegte „wie Füchse und Hasen". Die Ordensleitung handhabte alle Schliche einer bald behutsam vor-

bereitenden, bald rasch zugreifenden Politik gegenüber Freund und Feind. Sie verstand es, sonder Bedenken aller Mittel sich zu bedienen, die nur irgendwie das gesetzte Ziel erreichen halfen. Um das Ansehen und die Macht des Staates zu Wasser und zu Lande zu heben, war jede Anspannung jeder Kraft, jegliche Ausnutzung aller nur immer sich bietenden Gelegenheiten erlaubt und willkommen. Selbstbewußt wie nur je eine Herrscherkaste war die Aristokratie der Ritter darauf bedacht, selbst dem Kaiser und dem Papst gegenüber ihre Selbständigkeit zu bewahren. Sie hielt an der Vorstellung fest, daß sie zur Bekämpfung des Heidentums berufen sei, und knüpfte an die Erfüllung dieser ihr eigentümlichen Aufgabe nur die eine Bedingung, daß sie dafür einen Staat, Land und Leute, die Hilfsmittel schlagbereiter Aufgebote und Söldnerscharen, reiche Einnahmen an Geld und Naturalien ihr Eigen nennen könnte. Als Herrin eines Staates war sie erfüllt vom Drange nach Besitz, nach Verwendung irdischer Macht in Krieg und Frieden. Sie mußte es sein, denn ihr Gemeinwesen war auf den politischen Gegensatz gegen Polen eingestellt, auf die Verbindung mit der deutschen Heimat der Ritter und ihrer Untertanen angewiesen. Sobald Polen sich stärkte, sobald andererseits die Herrschaft des Ordens über sein Kernland Preußen sich lockerte und Selbständigkeitsgelüsten der Untertanen Gelegenheit zur Stärkung darbot, gehörte die Blütezeit des Ordens und seines Besitzes der Vergangenheit an.

Niemals wäre die dünne Schicht der Ordensangehörigen allein imstande gewesen, das preußische Land zum Schemel einer Großmacht auszugestalten, hätte sie es nicht verstanden, immer neue Scharen deutscher Einwanderer zu gewinnen und, was schwieriger war, nach ihrer Ankunft in Preußen auch mit dessen Boden zu verbinden. Sie wurde dabei durch die sogenannten Lokatoren unterstützt, d. h. Männer deutscher Abstammung und oft vom Adel, die gleichsam als Unternehmer deutsche Bauern und Bürger anwarben, für sie Dörfer und Städte anlegten, um für sich selbst im Ordensland reichen Besitz, in den neuen Siedlungen mancherlei Rechte sich vorzubehalten. Die ersten Versuche einer Eroberung Preußens waren Kreuzzüge gewesen, zu deren Teilnahme die päpstliche Kurie, die von ihr beauftragten Bischöfe und Mönchsgenossenschaften, natürlich auch der Orden selbst durch Ablässe,

Predigten und Verheißungen aller Art aufgefordert hatten. Während der Jahrzehnte sodann des Verzweiflungskampfes der Preußen waren deutsche Fürsten und Herren mit ihren Mannschaften nach Osten gezogen, um im Angriff und im Schlachtgetümmel sich himmlischen und irdischen Lohn zu erwerben. Auf sorgfältig erkundeten Wegen ritten von der Marienburg unter der Leitung von Hochmeistern, Gebietigern oder Komturen deutsche, englische und französische „Gäste" ins Feld, sobald das abenteuerliche Aufgebot zum Kriegsspiel wider Samaiten und Litauer lockte. Ein unaufhaltsames Kommen und Gehen, das gleichwohl hin und wieder zu dauernder Ansiedlung von Fremden geführt zu haben scheint. Nicht immer mochten die geeignetsten Kräfte dem Orden sich zur Verfügung stellen, — um so wertvoller war daher die stetigere, geräuschlosere Einwanderung von solchen, die östlich der Weichsel eine neue Heimat suchten und fanden. Im Laufe des dreizehnten und vierzehnten Jahrhunderts gaben die meisten Teile des inneren Deutschlands Einzöglinge in das Ordensgebiet ab, in erster Linie Flandern, Rheinland und Westfalen; diese aber rodeten die Wälder, bestellten den Boden und besetzten ihn mit dörflichen Niederlassungen, deren Zahl bis zum Jahre 1410 auf rund 1400 geschätzt worden ist. „Nicht das Schwert des Ritters, sondern der Pflug des Bauern eroberte das Land;" es verdrängte die eingeborenen Preußen, verwies Polen und Litauer in die Grenzdistrikte. Fast zwei Jahrhunderte hindurch war das Ordensgebiet nicht nur für den beutelüsternen Abenteurer das Land der Verheißung. Nicht immer belohnte das Klima, nicht überall die Bodengestaltung die harte Arbeit des Bauern mit müheloser und reicher Ernte, dafür aber ließ es die Landesgewalt selbst niemals an sorgsamer Förderung der landwirtschaftlichen Tätigkeit fehlen. An Weichsel und Nogat sicherten gewaltige Damm- und Wasserbauten das fruchtbare Land, das als Danziger Werder deutschen Ansiedlern überwiesen wurde; an anderen Stellen erleichterten und hoben kunstvoll angelegte Straßen den Verkehr, wurden Sümpfe ausgetrocknet und Wälder gelichtet, derart daß nur die sogenannte Wildnis an der südöstlichen Landesgrenze, im wesentlichen aus Gründen militärischer Natur, unwirtlich blieb. Die mit Bedacht gepflegten Domänen des Ordens mit ihrer Pferdezucht unterbrachen das Land, das zu

mannigfach abgestuftem Recht, stets zu Dienst und Zins verliehen war. Größere Gutsherren, darunter neben adligen Einwanderern aus Deutschland auch die Lokatoren und ihre Nachkommen sowie jene Preußen, die bei den großen Aufständen des dreizehnten Jahrhunderts dem Orden treu geblieben waren, und in den Grenzdistrikten auch Polen, — sie verfügten über ausgedehnte Landflächen als erblichen Besitz. Sie waren nicht selten mit der höheren und niederen Gerichtsbarkeit über ihre Hintersassen ausgestattet. Sie leisteten Kriegsdienste in schwerer Rüstung und mit mindestens zwei Knappen. Kleinere Grundherren, im Genuß allein der niederen Gerichtsbarkeit, waren ebenfalls zur Kriegshülfe, wenngleich nur mit leichteren Waffen, verpflichtet. In geschlossenen Dörfern saßen deutsche Bauern. Ihre bewegliche und unbewegliche Habe war durch das Erbrecht der sogenannten Kulmischen Handfeste vom Jahre 1232 dahin begünstigt, daß sie auch auf Frauen und Töchter übergehen konnte. Um ihrer Ländereien willen leisteten die Kölmer beim Bau von Burgen und Wegen die sogenannten Scharwerksdienste, während sie im Falle eines kriegerischen Aufgebotes beim Troß zu dienen hatten. Auf alle Bewohner des platten Landes war die Abgabe des sogenannten Bischofsscheffels oder Pflugkornes in Weizen und Roggen gelegt, deren Betrag wiederum nach dem Maße des Besitzes abgestuft war. Sie insgesamt entrichteten überdies das sogenannte Wartegeld zur Besoldung der in festen Dienst genommenen Späher, die den litauischen Landesfeind überwachten, und endlich das sogenannte Schalwenkorn zum Unterhalt der den gefährdeten Grenzen zunächst belegenen Ordensburgen. Kein Zweifel, daß diese ländliche Bevölkerung, durch steten Nachschub aus dem „Reich" ständig aufgefrischt, mehr und mehr die altpreußische verdrängte oder aufsog, um so rascher dort, wo aus den Vertilgungskriegen des dreizehnten Jahrhunderts nur geringe Überreste der Eingeborenen noch einige Zeitlang ihre Besitzungen behaupteten: auch sie verschwanden in der kräftigeren deutschen Ansiedlermenge, ohne in dieser allzu tiefe Spuren einer Vermischung mit stammfremden Elementen zu hinterlassen. Mögen die Namen vieler Güter und Dörfer noch heute verraten, daß einstmals ihre Besitzer und Insassen Preußen oder Letten waren, — die Sprache jedenfalls und der religiöse Glaube der ursprüng-

lichen Bewohner des Ordenslandes gerieten bereits gegen Ausgang des Mittelalters so gut wie in Vergessenheit. Zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts hatte die Kolonisation und Germanisation des platten Landes einen ersten Abschluß erreicht. „Hier gab es keine Stammesbesonderheiten mehr, hier war einfach deutsches Volk und deutsches Land."

Neben dem deutschen Ritter aber und den deutschen Bauern blieb der deutsche Bürger nicht zurück. Wenn im Jahre 1261 der Vizemeister der Deutschherren in Livland an Lübeck schrieb: „Durch das Blut Eurer Väter und Brüder, Eurer Söhne und Freunde ist das Feld des Glaubens in diesen Landen wie ein auserwählter Garten oft benetzt worden," so trafen solche Worte auch auf Preußen zwischen Weichsel und Memel zu; das Bürgertum des Westens und das des neuen Ostens gehörten zusammen „wie die zwei Arme eines Kreuzes". Schon zu Beginn des dreizehnten Jahrhunderts hatte es zum weit nach Nordosten vorgeschobenen Riga den Grund gelegt; in seinem Fortgang folgte es zugleich dem erobernden Orden, der auffallend früh, inmitten bereits seiner Kämpfe mit den Preußen, die Gründung von Städten als den Ausgangspunkten des Handels und den Sitzen des Gewerbes ins Auge faßte. So fallen die ersten Anfänge von Thorn und Kulm in die Jahre 1231 und 1232, der Ursprung von Elbing ins Jahr 1237, von Memel ins Jahr 1252, von Königsberg ins Jahr 1255, von Graudenz, Braunsberg, Frauenburg und anderen Gemeinden mehr in dieselbe Zeitspanne des dreizehnten Jahrhunderts, ohne daß im vierzehnten die Gründung weiterer bürgerlicher Niederlassungen ins Stocken geraten wäre. Der Erwerb von Pommerellen machte die Städte im Mündungsgebiet der Weichsel und Nogat, vornehmlich also Danzig und Dirschau, den Rittern untertan, dazu pommersche Orte wie Bütow und Lauenburg, neben denen noch andere mit Stadtrecht bewidmet wurden. Ebensowenig ging der Osten leer aus: bis zur Linie Wehlau-Rastenburg erstreckte sich die Neuanlage von Städten, wie z. B. Osterode, Mohrungen und Friedland, deren Schutz neuen Ordensburgen, wie denen von Angerburg, Insterburg und Lötzen, übertragen wurde, überdies der großen Wildnis im heutigen Regierungsbezirk Gumbinnen. Nahezu regelmäßig verwuchs die junge Ansiedlung mit einer Burg, deren klug ausgewählte Lage

sie befähigte, das platte Land zu verteidigen und um nichts weniger die bürgerliche Hantierung anzulocken und zu fesseln. Fast durchgängig erhoben sich die städtischen Gemeinden an den Ufern der Flüsse oder am Gestade des Meeres, so Thorn, Kulm und Danzig an der Weichsel, Marienburg an der Nogat, Braunsberg am Frischen Haff, Königsberg am Pregel, Memel an der Ostsee; auch binnenländische Städte, wie Allenstein, Heilsberg und Osterode, bevorzugten die Nähe von Flüssen oder Seen. Nicht als könnte von einer sofort eintretenden Blüte städtischen Wesens gesprochen werden: so rasch das Leben in Kolonien vorwärts zu drängen pflegt, im Ordenslande jedenfalls bedurften die bürgerlichen Ordnungen und Betätigungen der sorgfältigsten Pflege. Hier mochte, am Fuße vielleicht einer Burg, eine Niederlassung allmählich der Verleihung städtischer Rechte durch den Hochmeister entgegenreifen, dort ein Lokator die Ordnungen städtischen Gepräges mit denen vereinbaren, die seinem Werberuf gefolgt waren; hier mochte der Orden selbst das Maß bürgerlicher Gerechtsamen im Umkreis der schützenden Stadtmauern festlegen, dort der vielleicht neu erworbenen Stadt sich annehmen, — immer war die Tatsache, daß letzhin die Landesgewalt über allen örtlichen Verschiedenheiten in Recht und Verfassung, in Aufgaben und Interessen von Handel und Gewerbe wachte, immer war sie dafür entscheidend, daß dem machtvollen Emporstreben des Staates ein rüstiges Aufsteigen seiner Städte und seines Bürgertums entsprach. Der Orden war bestrebt, die ihm untergebenen Städte in ihren Pflichten, aber auch im Maße ihrer Vorrechte nach Möglichkeit gleichförmig zu gestalten. Sie alle waren Festungen und als solche angewiesen, für den gehörigen Zustand ihrer Mauern zu sorgen, um auf solche Weise einen der Herrschaft geschuldeten Dienst zu erfüllen. Sie hatten für die kriegerischen Unternehmungen der Ritter Schützen und Reiter zu stellen, an sie mannigfache Abgaben sei es in Naturalien sei es in Geld zu entrichten, für ihre städtischen Kaufhäuser, Markthallen, Bänke, für Buden, Wagen, Bäder und Kriege Zins zu zahlen, soweit dieser nicht den Gemeinden selbst bei ihrer Gründung überlassen worden war. Sie litten nicht gleich vielen binnendeutschen Städten unter einem allzu großen Besitz der toten Hand, um so weniger als der Orden, obwohl von Haus aus eine kirchlich privilegierte Genossenschaft, dem

Klerus seines Gebietes von den Bischöfen bis zu den Niederlassungen der Bettelmönche seinen Willen, seine einschränkende Macht aufzuerlegen wußte. Die meisten Städte lebten nach magdeburgischem Recht, aus dessen Geltungsbereich die ersten Einwanderer ins Land gekommen waren und das in seiner Umprägung zum kulmischen Recht sich weithin verbreitete; auch das lübische Recht war nicht unbekannt, wie es denn in Elbing, Braunsberg und Frauenburg als Städten mit Seehandel zur Anwendung gelangte, freilich derart daß wiederum der Orden durch Regelung des Appellationszuges nach Kulm und Elbing dem Übermaß fremden Einflusses zu steuern trachtete. Alle Städte wurden verwaltet von Bürgermeistern und Räten, deren Wahlen aber der Orden bestätigte, um nicht mißliebige Männer zu den wichtigsten bürgerlichen Ämtern befördert zu sehen. Bürgermeister und Räte verfügten mit Zustimmung der Gemeinden über deren Gut, erließen Ordnungen und Willküren für Gewerbe-, Markt- und Polizeisachen, erledigten die Akte der freiwilligen Gerichtsbarkeit über bewegliche und unbewegliche Habe. Die Kriminalgerichtsbarkeit wahrzunehmen war Aufgabe der städtischen, von den Weichbildinsassen gewählten Schulzen und ihrer Beisitzer, die „in den Städten kulmischen Rechts aus der Mitte der Schöffen, in denen lübischen Rechts aus der Zahl der Ratsmannen genommen wurden". Der Orden wahrte sich auch hier die Gerechtsame, den Schulzen zu bestätigen, Urteile über Leib und Leben, Hals und Hand anzuerkennen oder zu verwerfen, zu den Verhandlungen der Gerichte einen Komtur oder Pfleger abzuordnen, endlich zwei Drittel der Gerichtsbußen an sich zu ziehen.

So wenig mittelalterlich diese Einfügung der preußischen Städte in den Ordensstaat auch anmutet, es wäre falsch, die Bürgerschaften insgesamt als dem Landsherrn unbedingt unterworfen anzusehen. Wohl verwehrten die Ritter jedem auswärtigen Machtinhaber die Möglichkeit eines Übergriffs in die Rechtsordnungen ihres Gebietes — nicht allein ihr Verhalten gegenüber dem Kaiser, dem Papst und dem Erzbischof von Riga ist dafür bezeichnend —, auf der anderen Seite gestatteten sie gerade den bedeutenderen ihrer Städte den Anteil am Städtebund der Hanse. Gewiß, diese war eine Vereinigung bürgerlicher Gemeinden zum Schutze der weithin reichenden Handelsinteressen ihrer Kaufmann-

schaft, ihre Zweckbestimmung selbst aber drängte im Laufe der Zeit immer mehr zu politischer Betätigung, zu politischem Einfluß vornehmlich auf die nordischen Länder, auf ihre Verfassung und auf ihre Haltung in einheimischen wie auswärtigen Angelegenheiten. Das Ziel der Hanse, die Seeherrschaft über Nord- und Ostsee, konnte nur erreicht werden, wenn die einzelnen Länder aufs engste den Bedürfnissen und Bestrebungen des hansischen Handels angeschlossen, d. h. von ihnen abhängig gemacht wurden; sie alle zusammen sollten nichts anderes sein als ein Gebiet, in dem einzig und allein das Monopol des Handels durch und für den deutschen Kaufmann statthaft wäre. Immer wird erstaunlich bleiben, daß der Hanse deutsche Reichs- und Landstädte angehörten, solche also in ziemlich loser Unterordnung unter das deutsche Königtum und solche in mehr oder minder drückender Abhängigkeit von geistlichen oder weltlichen Reichsfürsten. Es wird nicht als der letzte Ruhm des Städtebundes zu gelten haben, daß er sein Schiff trotz seines lockeren Baues so lange durch die Gefahren außerdeutscher Handels- und Machtpolitik, überdies durch die unberechenbaren Wirbel binnendeutscher Reichs- und Territorialpolitik zu steuern vermochte. War es nicht möglich, daß die Interessen einer Landesgewalt andere waren als die der Hanse, daß die landesherrlichen Städte, sobald sie der Hanse sich zugekehrt hatten, auf die Seite des Bundes sich schlugen, auch wenn dieser mit dem Stadtherrn in Fehde lag? Die wenig scharfe Abgrenzung staatlicher Gebilde und bündischer Einungen, wie sie dem Mittelalter eigen ist, tritt gleichzeitig im Westen und im Norden wie Osten des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation zutage. Um die Wende des dreizehnten und vierzehnten Jahrhunderts gingen deutsche, von ihrem König belehnte Reichsfürsten besondere Lehnsverbindungen mit dem französischen Königtum ein und beförderten auf solche Weise eine geschickt zugreifende Ausdehnungspolitik der Capetinger, die dem französischen Einfluß manchen Erfolg über den schwachen Nachbar verbürgte. Der Hanse hingegen fehlten so sehr straffe Ordnungen, daß es nicht angeht, sie mit einem Staatenbunde neuerer Zeit auf gleiche Linie zu stellen; sie war „stets eine lose, in Form und Handlung schwankende Verbindung, von der man kaum sicher sagen kann, daß sie je irgend eine Maßregel in völlig geschlossener Einheit

durchgeführt habe". Gerade diese Eigenschaft aber erleichterte es landesherrlichen Städten, an die Genossenschaft der Hansestädte insgemein sich anzulehnen, innerhalb ihres lockeren Gefüges kürzere oder längere Zeit zu verweilen: nur auf solchem Wege konnten sie für sich selbst die Teilnahme an den hansischen Berechtigungen, d. h. an den Privilegien des Kaufmanns im Auslande und auf den Kontoren, erwerben. Je früher dies geschah, um so nachdrücklicher war die Anerkennung der einzelnen Stadt als einer handeltreibenden Genossin im Kreise älterer Schwestern, um so sichtbarer offenbarte sich ihr Wachstum und ihre Bedeutung. Schon seit Ausgang des dreizehnten Jahrhunderts erscheinen Städte wie Thorn, Kulm, Elbing und das damals noch nicht dem Orden gehörige Danzig als Mitglieder der Hanse. Um die Mitte sodann des vierzehnten Jahrhunderts begegnen Spuren einer Verbindung der preußischen Städte untereinander, und zum ersten Male werden im Jahre 1367 „die sechs Städte von Preußen" erwähnt, deren Namen bald darauf in einer Urkunde des Königs von Schweden aus dem Jahre 1368 entgegentreten, nämlich Kulm, Thorn, Elbing, Danzig, Königsberg und Braunsberg. Sie bildeten in der Hanse eine besondere Gruppe, die ursprünglich mit den rheinisch-westfälischen Städten zu einem der sogenannten Drittel vereinigt war; vermutlich hat darauf „die Gemeinschaft von Handelsinteressen, wie sie durch den Warenaustausch speziell zwischen Preußen und niederrheinischen Gebieten gegeben war", entscheidenden Einfluß ausgeübt, wenn nicht noch andere Gründe, wie etwa der Wunsch des Hochmeisters, die Eifersucht gegen Lübeck und die livländischen Städte, mit im Spiele waren. Ungewiß bleibt, ob in Preußen außer den aufgezählten Städten auch kleinere Gemeinden und selbst Bauernschaften am hansischen Recht einen Anteil hatten, wie solches im einzelnen für Westfalen, nicht aber für das Ordensland sich nachweisen läßt. Aus der Tatsache, daß die hansischen Akten stets von den preußischen Städten in Gesamtheit sprechen, ist gefolgert worden, daß wahrscheinlich alle anderen zu den Rechten der Hanse zugelassen gewesen seien. Wie immer man sich entscheiden mag, nicht minder ist daran zu erinnern, daß die preußische Städtegruppe in sich selbst wiederum beinahe gefestigter erscheint als die übrigen im Kreise der Hanse. Bald schlug sie ihre eigenen Wege ein, bald

trieb sie alle Städte zu einem gemeinsamen Handeln an, sodaß ihre Politik im großen Kriege gegen Waldemar IV. Atterdag von Dänemark (1333—1375) nicht eben wenige Wandlungen aufzuweisen hatte. Häufig genug, oft mehrere Male in einem Jahre, traten die preußischen Städte seit Ausgang des dreizehnten Jahrhunderts in Marienburg zu besonderen Tagungen zusammen, um hier zu schwebenden Fragen Stellung zu nehmen, über die Aufbringung von Geldbeiträgen für gemeinsame Aufgaben Beschluß zu fassen. Auch in ihnen lebte gegenüber dem Ganzen der Hanse ein strammer Partikularismus, der zuzeiten am Orden einen Rückhalt fand, und hinwiederum der Trieb nach Absonderung und Unabhängigkeit von der Ritterschaft, der verweigert ward was man der Hanse gab, sobald die Übereinstimmung mit dieser vorteilhafter dünkte. Alles verriet ein seiner selbst bewußtes Bürgertum, dessen wirtschaftliches Gedeihen zu fördern der Orden nicht unterließ, oft freilich einem Bundesgenossen ähnlicher denn einem landesherrlichen Gebieter. Schon in die erste Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts fallen mehrere Handelsverträge des Hochmeisters Ludolf König (1342—1345) mit Kasimir I. dem Großen von Polen (1333—1370) und mit russischen Fürsten, die den preußischen Städten zugute kommen sollten. Im Anschluß an die Hanse und an seine Städte beteiligte sich Winrich von Kniprode (1351—1382) am großen dänischen Kriege (1361—1370), zumal den preußischen Städten alles an dem schonenschen Verkehr, an der Fahrt durch die dänischen Gewässer des Sundes nach Brügge und London gelegen war; dank ihrem Hochmeister errangen die preußischen Kaufleute völlige Gleichberechtigung mit ihren Mithansen, nicht allein hinsichtlich des skandinavischen Handels, sondern auch in ihrer politischen Stellung in Dänemark, Norwegen und Schweden. Vorzüglich mit Rücksicht auf den Handel seiner Städte ordnete der Hochmeister Konrad Zöllner von Rotenstein (1382—1390) im Jahre 1383 die völlige Einstellung der preußischen Seefahrt an, um sie vor der Piraterie der Vitalienbrüder zu schützen. Im Bunde mit seinen Städten entriß im Jahre 1398 der Hochmeister Konrad von Jungingen (1393—1407) den Seeräubern Gotland samt Wisby, unterstellte die Insel auf ein Jahrzehnt der Verwaltung durch die Ritter und nötigte endlich die Herzöge von Stettin, auf ihre Einung mit dem „vermaledeiten

heillosen Volk, den Teufelskindern," zu verzichten. Im Jahre 1409 noch erwirkte der Hochmeister Ulrich von Jungingen (1407 bis 1410) für seine Städte einen günstigen Handelsvertrag mit England, das in die Aufrechterhaltung ihrer alten, seit einem Vierteljahrhundert freilich mehrfach bestrittenen hansischen Privilegien willigte. Auch darauf darf verwiesen werden, daß die Blüte des Ordenslandes um das Jahr 1400 nicht zum mindesten in der Ertragsfähigkeit des Handels preußischer Städte sich äußert; zum Belege möge dienen, daß für die Jahre 1368 und 1369 der der Ertrag des Pfundzolls der preußischen Städte, der ungefähr mit zwei Siebentelprozent des Wertes der Waren erhoben wurde, den Wert der Waren insgesamt nach heutigem Gelde auf rund 5 700 000 und 6 500 000 Mark berechnen läßt. Jahraus jahrein zogen die Kaufleute zu ihrer Fitte bei Falsterbo auf der schwedischen Halbinsel Schonen, um hier, am gemeinsamen Stapelplatz des Fischhandels und Warenaustauschs, am bunten Getriebe jenes eigenartigsten aller hansischen Emporien teilzunehmen. Aus dem Westen führten sie Waren aller Art nach Preußen, dessen junge Kultur den Import anzog und lohnte, darüber hinaus aber nach Polen, das durch den Ordensstaat vom Meere abgeschlossen war, und nach Rußland wie Litauen; dafür erhandelten sie aus diesen Ländern vorzüglich den Rohbedarf an Schiffsbauholz aller Art, dazu Hanf, Werg, Schiffstaue, Asche, Pech und Teer, endlich Getreide, das sie gleich den übrigen Waren nach überseeischen Häfen verfrachteten. Die Flüsse Deime und Pregel wurden zu wertvollen Verkehrsadern; der Memel trug städtische Schiffe bis hinauf zum litauischen Kowno als dem Kontor der preußischen Kaufleute; die breite Weichsel trug die Lasten, die Danzig nach Polen sandte und aus Polen bezog, und schon reichte der Handel dieser Stadt über Polen hinaus nach Galizien und Lodomerien, nach Ungarn und zu den siebenbürgischen Sachsen, über Krakau nach Mähren und an die Donau, über Breslau ins Odergebiet hinein. In Danzig deckte England seinen Bedarf an östlichen Waren, wie z. B. an Eibenholz für die Langbogen; hier bestand eine Gesellschaft von Engländern mit eigenem Hause und selbstgewähltem Vorsteher; über dreihundert engliche Getreideschiffe liefen im Jahre 1392 in den Danziger Hafen ein. Rasch überflügelte die gewerkreiche

Stadt, ums Jahr 1380 durch die sogenannte Jungstadt erweitert, die älteren Gemeinwesen Kulm und Thorn; seit dem letzten Viertel des vierzehnten Jahrhunderts erhob sie sich zum Vorort der preußischen Städtegruppe, ward sie seit dem Niedergang von Wisby dessen Erbe und trat selbst mit Lübeck in den Wettkampf um die erste Stelle im Kranze aller Ostseestädte ein. Noch heute verkünden stattliche Bürger- und Rathäuser, dazu ragende Kirchen in Danzig, Elbing und Thorn die einstige Kraft des Bürgertums, dessen Leistungen ohne Scheu mit den binnendeutschen sich messen durften; noch heute gemahnt die Geschichte des Artushofs in Danzig an frohe Feste, die nach des Tages Arbeit hier von den rührigen Großhändlern, Schiffern, Brauern und Gewandschneidern gefeiert zu werden pflegten.

Bis ins vierzehnte Jahrhundert hinein hat der Orden es vermieden, dem Handel seiner Bürger irgendwie Eintrag zu tun. Er selbst war emporgekommen in jenem Zeitalter der Kreuzzüge, das die Aufmerksamkeit der staatlichen Obrigkeiten auf wirtschaftliche Fragen lenkte, die ihnen vordem, in der Periode der Naturalwirtschaft, hatten unbekannt bleiben müssen. Nicht umsonst auch hatten die Hochmeister eine Zeitlang in jenem Venedig residiert, dessen Aristokratie zuerst dem Handel und Gewerbe ihrer Staatsangehörigen jede Förderung und Fürsorge angedeihen ließ, ohne daß der Staat selbst zum Händler wurde. Solange der Deutschorden das gleiche Ziel im Auge behielt, waren ihm die Sympathien seiner Städte als einem Helfer sicher, — alsbald aber mußten sich die Wege hier der Ritter dort der Bürger von dem Augenblick an trennen, wo der Orden zum Eigenhandel überging, durch ihn folgeweise den Nahrungs- und Erwerbsspielraum der Bürgerschaften einengte. Nicht daß solches Gebahren mit seinen ursprünglichen Zielen unvereinbar war, darf als ausschlaggebend bezeichnet werden, nicht auch das Sinken seiner Moral, das ihn antrieb, über kirchliche Verbote sich hinwegzusetzen und durch gewagte Fälschungen sich zu rechtfertigen: entscheidend war, daß er im zweiten Drittel des vierzehnten Jahrhunderts aus wirtschaftlichem Egoismus zu Maßregeln sich entschloß, die seine landesherrliche Überordnung zu einem Mittel der eigenen Bereicherung umgestalteten.

Verständlich wird solche Entwicklung, erinnert man sich der Einkünfte des Ordens aus seinem Lande selbst. Die Erträge

der Domänen, der Zehnten von Preußen und Polen, die Naturalabgaben des Bischofsscheffels oder Pflugkornes von fast allen deutschen Bewohnern häuften in den Ordensschlössern und -speichern große Mengen von Naturalien; hier lagerten, wie berechnet worden ist, um das Jahr 1400 fast 463 000 Scheffel Roggen, 24 000 Scheffel Weizen, mehr als 47 000 Scheffel Gerste und Malz, über 203 000 Scheffel Hopfen, von sonstigen Feldfrüchten ganz abgesehen. Nicht minder ins Gewicht fielen die Geldeinkünfte der mannigfachen Zinse von deutschen Bauerschaften und Städten für Äcker, Gärten, Wiesen, Krüge, städtische Anstalten für Handel und Gewerbe u. a. m.; Jagd und Waldnutzung, Bienenzucht und Biberfang brachten Einnahmen, deren Überschüsse über Bedarf und Gebrauch in Geld sich umsetzen ließen. Gerichtsbußen und -sporteln waren nicht minder ertragreich als die nutzbringenden Regalien u. a. des Münzrechts, die auf Bernstein, Metalle und Salz, die des Fischfangs und der Müllerei, mit deren Hilfe weitere Geldadern sich öffneten: wenn anders eine Schätzung nicht täuscht, erreichten um die Wende des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts die regelmäßigen Jahreseinkünfte an Geld die Höhe von mehr als 54 000 Mark, d. h. von rund fünf Millionen Mark heutigen Geldwertes. Das Bild aber der Finanzlage des Ordens bliebe unvollständig, würde nicht erwähnt, daß in Preußen eigentliche Steuern fehlten, bis erst spätere Zeiten sie erforderlich machten, daß ebenso die Landesherrschaft ursprünglich für ihre Rechnung keine Zölle erhob. Wohl gestattete sie, daß ihre größeren Städte, „um ihre Beiträge zu dem wesentlich im Handelsinteresse unternommenen Zuge nach Gothland aufzubringen, auch von den kleinen Städten einen Schoß einforderten", daß sie „schon früher einen Eingangs- oder Ausgangszoll von den seewärts gehenden oder daher kommenden Waren erhoben, um ihren Verpflichtungen als Mitglieder der Hanse zu genügen". Bald darauf aber machte sie ihre Erlaubnis hierzu „von dem Empfange eines Drittels, später von zwei Dritteln des Zollertrages abhängig und wußte sich dadurch sehr bedeutende Einkünfte zu sichern, da der Zoll im ganzen damals, „d. h. vor dem Jahre 1410", jährlich etwa 4000 Mark", d. h. etwa 400 000 Mark heutigen Geldwertes „eintrug". Drängte solcher Reichtum, dieser Überschuß über jeden selbst weitestgehenden Bedarf nicht zur Ver-

wendung, nicht zu einem neuen Gewinn verheißenden Umtrieb? Es ist nicht nötig, die Summen für den eigenen Haushalt, für den Hof des Hochmeisters, für Burgenbau, Heer, Flotte und allgemeine Landeskultur zu buchen, ebensowenig die Ausgaben für Landerwerb, für die Eroberung von Gotland und die Säuberung des Meeres von Seeräubern, für Darlehen an auswärtige, von chronischer Geldnot heimgesuchte Fürsten wie König Wenzel von Böhmen (1378—1419), — genug, der Schatz des Ordens erschien unerschöpflich, und seit der Mitte etwa des vierzehnten Jahrhunderts entschloß sich die Ritterschaft zu eigener kaufmännischer Betätigung. Vielleicht auf jeder Burg war ein eigener Beamter damit betraut, die Mehreinnahmen seines Verwaltungsbezirkes über den Gebrauch durch die Angehörigen des Ordens und seine Diener zu verkaufen. In Marienburg und in Königsberg saß je ein Großschäffer des Ordens als Leiter je eines Handelsamtes; wie umfassend ihre Tätigkeit war, ergibt die Berechnung, daß ums Jahr 1400 der Königsberger Großschäffer ein stehendes Betriebskapital von 30 000 Mark, etwa drei Millionen Mark heutigen Geldwertes, erhielt, der Wert aber seiner Geschäfte auf mehr denn 70 000 Mark oder ungefähr sieben Millionen heutigen Geldwertes sich erhob. Beide Beamte überwachten und leiteten die Ausfuhr vornehmlich von Getreide und Bernstein nach Portugal und Spanien, den britischen Inseln und Frankreich, Flandern, Skandinavien, Litauen und Rußland. An einigen Handelsplätzen des Ordenslandes, in Danzig, Elbing und Thorn, dazu in Lübeck und Brügge saßen die sogenannten Lieger, d. h. Bevollmächtigte der Großschäffer mit dem Rechte zu selbständiger Verfügung über die ihnen zugesandten Waren, über ihren Verkauf zu einem von ihnen festzusetzenden Preis, zum Einkauf von Waren und deren Transport ins Ordensland. Mehrfach beteiligten sie sich an dem Geschäfte durch Einzahlung einer bestimmten Summe, um dann auch wieder den Gewinn mit dem Großschäffer zu teilen. Zu ihnen gesellten sich die sogenannten Wirte als Aufseher über die Vorräte von Waren, die dem Orden gehörten, und schließlich die sogenannten Diener, deren Beschäftigung etwa derjenigen heutiger Handelsgehilfen entsprach. Leicht war dann vom Warenhandel der Übergang zu eigentlichen Geld- und Darlehensgeschäften, die, weil von Beamten einer geistlichen Genossen-

schaft betrieben, diese selbst als eine Übertreterin des strengkirchlichen Zinsverbotes dem Tadel der Städte und ihrer zartbesaiteten Kaufleute von rein weltlichem Schlage aussetzten. Leicht auch trieb der Egoismus kommerzieller Art dahin, daß Großschäffer und Lieger an die handelspolitischen Maßnahmen der Städte und der Hanse sich nicht gebunden erachteten. Entschlossen, von den Rechten des deutschen Kaufmanns Gebrauch zu machen und Vorteil zu ernten, beluden die Ritter, den Verboten der Getreideausfuhr zum Trotz, ihre eigenen Segler, nach Willkür und Gunst erteilten sie an Privatleute die sogenannten Lobbriefe, d. h. Erlaubnisscheine zum Verladen und Aussegeln. Sie beanspruchten Bevorzugung ihrer Forderungen bei Konkursen vor solchen anderer Gläubiger und erstreckten dies ihr angebliches Privileg auf alle in ihrem Dienste stehende Leute. Sie verlangten auf den städtischen Märkten das Vorkaufsrecht für Lebensmittel und verkauften die so erworbenen Waren um hohen Preis im eigenen und im fremden Lande.

Dem abwägenden Urteil über die Gesamtheit dieser Erscheinungen sind enge Grenzen gezogen: sie waren unvermeidliche Folgewirkungen alles dessen, was der Orden für sich und für sein Land leistete, zugleich aber deutliche Anzeichen eines Sinkens der ihn einstmals antreibenden idealen Kraft. So energisch er seine Hoheitsgerechtsame sich wahrte, so wenig verstand er es, sie zu handhaben ohne Beeinträchtigung berechtigter Interessen seiner Städte. Ihr auf Handel und Gewerbe eingestelltes Leben und Gedeihen wurde erschwert durch den Wettbewerb der Landesgewalt. Das Bürgertum hingegen, gestärkt im Anschluß an die Hanse und deshalb fähig zu selbständiger Politik, hatte seinen Horizont sich geweitet über Land und Meer. War nicht seine Freiheit im Ordensstaat trügerischer Schein, wenn ihre Grundlage, eben der Handel, von der Aristokratie des Ordens selbst in engere Grenzen gedrängt wurde? Der Dualismus in der wirtschaftlichen Lage des Ordensstaates um die Wende des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts darf nicht auf die Antagonie von Stadt- und Territorialwirtschaft zurückgeführt werden, weil beide zwei einander in zeitlicher Folge ablösende Stufen in der Entwicklung der Volkswirtschaft darstellen. Jener Zwiespalt beruhte vielmehr darauf, daß die Landesgewalt des Ordens eine politische

Macht war mit monopolistischen Tendenzen eigener Wirtschafts-gebahrung, die preußischen Städte hingegen, in erster Linie Handelsplätze, nach größerer politischer Autonomie verlangten. Weil es nicht gelang, im Widerspiel so verschiedener, auf verschiedene Seiten verteilter Kräfte die mittlere Linie zu finden, Landesherrschaft und Untertanen zu einer höheren Einheit zu verschmelzen, ging ein Riß durch das Leben des Staates, tief genug, um seine doch aufeinander angewiesenen Bestandteile immer mehr zu verfeinden. Das halbe Jahrhundert nach der Niederlage des Ordens im Kampfe gegen Polen sollte zeigen, welchen Grad Mißtrauen und Haß zu erreichen fähig waren, als die Ritterschaft die Kräfte ihrer Untertanen aufs äußerste anspannen mußte, um sich selbst zu erhalten, als dagegen den Wünschen der Landes-insassen auf Abstellung ihrer Beschwerden, auf geregelte Verwaltung des Staates keine Erfüllung zuteil wurde.

II.

Landesherrschaft und Stände bis zur Gründung des Preußischen Bundes im Jahre 1440.

Die Zeit des Hochmeisters Winrich von Kniprode (1351 bis 1382) und seiner unmittelbaren Nachfolger bedeutet für den Deutschen Orden die Periode seines größten Ansehens, seiner umfassendsten Machtentfaltung: er war der Schiedsrichter im Gebiete des Baltischen Meeres, und niemals sah die Marienburg Tage leuchtenderen Glanzes als in jenen Jahren, in denen deutsche, englische und französische Fürsten erschienen, um nach wilder Hetzjagd wider die Litauer vom Gastgeber den „Ehrentisch" und den Ritterschlag zu empfangen. Dauerndes Glück war darum den Deutschherren nicht beschieden. Wenige Jahre nur, bevor die Kalmarer Union die nordischen Reiche Dänemark, Norwegen und Schweden einigte und der politischen Vorherrschaft der Deutschen Hanse entgegenstellte (1397), verband im Jahre 1386 die Hochzeit zu Krakau die beiden slawischen Völker, die Polen und die Litauer, zum Kampf gegen den Staat des Deutschen Ordens, der sie von der Ostsee abzudrängen und fernzuhalten wußte. Wohl gelang es der Ritterschaft, nach dem Erwerb von Gotland (1398) den östlichen Teil der Mark Brandenburg, die Neumark, durch Kauf an sich zu bringen und damit die Landbrücke, die vom preußischen Gebiet zur Heimat ihrer Ritter, Bürger und Bauern führte (1402); wohl erhielt sie kurz darauf durch ein Abkommen mit dem Großfürsten Witowd von Litauen (1382—1430) jene Landschaft Samaiten, die bislang ihren preußischen Besitz von dem des livländischen Ordenszweiges geschieden hatte (1404), — sollte aber Polen niemals an die Ostsee grenzen dürfen, von ihr immer mehr abgesperrt werden, sollten die jetzt zum Christentum bekehrten Litauer nach wie vor von

den „Reisen" der Ritter und ihrer Gäste heimgesucht werden dürfen? Die Spannung der Lage zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts offenbarte sich einmal darin, daß der Hochmeister das seebeherrschende Gotland wieder an Schweden auslieferte, um einzig den festländischen Besitzungen des Ordens sich zu widmen, sodann in der Unrast, im Wechsel der Verträge mit Polen, Litauen, mit Sigmund von Ungarn (1378—1437) und anderen Fürsten. Nach langer Zeit wieder erinnerte man sich des deutschen Königs und seiner traditionellen Ansprüche auf imperiale Gewalt: der Entscheidung Wenzels (1378—1400, † 1419) wurde der Ausgleich zwischen dem Orden und Polen übertragen; als sie die Ritterschaft bevorzugte, wurde der Krieg unvermeidlich. Noch ehe der Hochmeister Ulrich von Jungingen (1407—1410) alle Ordensritter aus Preußen und Livland, alle heranrückenden Söldnerscharen hatte an sich ziehen können, erlag er der Übermacht des Gegners, die durch Samaiten, Russen und Tataren sich verstärkt hatte. Am 15. Juli 1410 ward auf dem Felde von Tannenberg die entscheidende Schlacht geschlagen, und nur der vergeblichen Belagerung der Marienburg und dem Nahen verspäteter Hülfe war es zu danken, daß König Wladislaw II. Jagiello von Polen (1386—1434) am 1. Februar 1411 in den ersten Frieden von Thorn willigte: er nahm dem Orden die Landschaften Dobrzyn und Samaiten, verpflichtete ihn zur Tragung der erheblichen Kriegskosten und der Loskaufssummen für die Gefangenen, gleichzeitig aber mahnte die Bestimmung, daß beide Teile die eroberten Burgen und Städte herausgeben, ihre Insassen von den Huldigungseiden lossprechen sollten, den Orden an die Ereignisse während des Krieges im eigenen Lande, an den Abfall seiner Bischöfe, seines Landadels und Bürgertums zum Feinde, durch den allerorten die Bande des Zusammenschlusses der Landesgewalt und ihrer Untertanen gelöst worden waren. In unrühmlicher Furcht und Hast hatten sie auf die Kunde der Niederlage hin dem Polenkönig sich unterworfen. „Großer Jammer ward über alles Land zu Preußen," so berichtet die zeitgenössische Chronik, „denn Ritter und Knechte und die großen Städte des Landes thaten sich um zum König, trieben die Brüder, die noch geblieben waren, von den Häusern und gaben sie dem König und schworen ihm alle Mannschaft und

Treue; sie alle bezwang der König mit Briefen, Gelübden und Gaben, dergleichen nie gehört ist in einem Lande von so großer Untreue und schneller Wandelung, als das Land unterthänig ward binnen einem Monat. . . . Und namentlich thaten diese Untreue solche, die Ehre und Gut vor allen anderen vom Orden empfangen hatten. Gott lasse es nimmermehr an ihnen ungerochen, denn Betrübnis und großes Leid ist manchen armen Leuten davon gekommen."

Genügt der Hinweis auf die Furcht vor dem polnischen Sieger, um den jähen Abfall zu erklären? Wir glauben tiefer zu schauen und werden auf solche Weise zu Erwägungen geführt, die auch für die gesamte folgende Entwicklung im Auge zu behalten sind.

Der Orden war ins Land gekommen als Träger des religiösen Kampfes wider die Heiden und als Eroberer, beides aber in der Eigenschaft einer kirchlich organisierten Genossenschaft, die zugleich kirchlich verbürgte Vorrechte für sich in Anspruch nahm. Die strenge, nicht selten banausisch anmutende Zucht der Ritter hatte diese befähigt, Großes zu wagen und zu vollbringen, ihre Errungenschaften selbst jedoch mußten ihre Disziplin lockern, ihre Sittlichkeit gefährden und untergraben. Einst erfüllt von dem idealen Ziele, für die Ausbreitung des christlichen Glaubens zu wirken, waren die Deutschherren im steten ritterlichen Streit verweltlicht, den Einflüssen jenes entarteten Rittertums erlegen, das ihm seine „Gäste" zusandte; kein Wunder wahrlich, daß die „Reisen" frühzeitig scharfen Tadel erfuhren, dem zum Trotz man sie fortsetzte, mochten gleich seit jener Krakauer Hochzeit die Litauer zu einem freilich oberflächlichen Christentum sich bekennen. Der Orden verpflichtete seine Mitglieder wie zum Kampfe gegen Ungläubige so zu den mönchischen Gelübden der Armut, des Gehorsams und der Keuschheit; diese aber wurden um so weniger befolgt, als sich der Ritter dieselbe sittliche Verwilderung bemächtigt hatte, die um die Wende des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts die im Schisma gespaltene Kirche, ihre Päpste, ihre Welt- und Klostergeistlichen entstellte. Der ursprünglichen Regel zufolge sollten die Ritter aufgehen im dauernden Kampfe, seit langem aber hatten sie, um ihr Ziel zu erreichen, kein Bedenken getragen, reisige Söldner anzuwerben und in den Streit zu

führen, — die in Aristokratien häufig beobachtete kriegerische Schwäche, die zur Anwerbung von Mietstruppen führt, tritt auch im Deutschen Orden entgegen. Dem Buchstaben der Regel nach sollte der einzelne Ritter kein Eigentum besitzen; wenig im Einklang jedoch mit solcher Vorschrift stand die prunkvolle Ausschmückung der Ordenskonvente, die Pracht des Marienburger Schlosses: hier lebte kein Klostervorsteher mit dürftigen Genossen ein entsagungsreiches Leben; hier residierte ein Fürst mit dem ganzen schwellenden Reichtum einer zu höfischem Dienste wohl abgestuften Umgebung, und sein und der Seinen Ruf als gastfreier und festfroher Wirte lockte von nah und fern Schaulustige aller Art herbei, darunter auch hohes und niederes Gesindel, dessen Gebahren wohl oder übel geduldet wurde.

Der Orden war von Haus aus eine kirchliche Genossenschaft; seine Grundregeln waren vom Papste, der höchsten Instanz in und über der Kirche, als eine die Mitglieder insgesamt verpflichtende Ordnung anerkannt worden und galten aus solchem Grunde als der willkürlichen Umgestaltung durch die Ritterschaft entzogen. Der Orden beanspruchte für seine Angehörigen den Schutz kirchenrechtlich festgelegter Privilegien, wie sie denn gegen jede Exkommunikation durch einen kirchlichen Obern gefeit sein sollten, wenn anders nicht der Papst sie verkündigen würde. Er forderte für seine Ritter die bevorzugte Stellung von Geistlichen vor allen Laien, obwohl im strengen Sinne des kanonischen Rechtes nur die Priesterbrüder wirklich Kleriker waren, die Ritterbrüder aber höchstens mit den Angehörigen der sogenannten dritten Orden nach den Regeln des heiligen Franz oder des heiligen Dominikus auf eine Stufe gestellt werden konnten. Sein geistlich-kirchliches Wesen hatte dem Deutschorden einst die Gunst der Kurie gesichert, dieser jedoch war er wiederum nicht so unterwürfig wie etwa ein Bettelorden, der für sich am Sitze des Papstes einen Kardinalprotektor als Vermittler von Gehorsamsbezeugungen, Wünschen und Gnaden tätig wußte. Wohl hielt er zu Avignon und später zu Rom einen ständigen Gesandten oder Prokurator — den ersten, den die Geschichte der Diplomatie kennt —, dieser aber hatte weidlich Mühe, seinem Auftraggeber, der allen Befehlen zur Entrichtung des Peterspfennigs ungehorsam war und blieb, die zumeist sehr kostspielige Gunst des Papstes

und seiner Umgebung zu erhalten. Alte Urkunden bezeichneten das Ordensland als unmittelbares Eigentum des heiligen Petrus, folglich seines päpstlichen Nachfolgers. In Wahrheit war der Orden sein Eigentümer, der nicht willens war, über sich mehr als eine scheinbare Hoheit von Papst und Kaiser zu dulden; erst sein Mißgeschick zwang ihn häufiger zur Rücksichtnahme auf den Willen der Kurie oder des Kaiserhofes, gleichwie es ihn als geistliche Genossenschaft nötigte, wiederholt auf den allgemeinen Konzilien des fünfzehnten Jahrhunderts als Kläger wider Polen aufzutreten und so die eigene Schwäche aller Welt zu offenbaren. Der Orden war Landesherr geworden, — in dieser Wirkung seiner Mühen und Erfolge war sein Geschick beschlossen. Als Inhaber eines Staates, der, allein mit weltlichen Mitteln verwaltet, nur nach weltlichen Erwägungen geleitet werden konnte, mußte er sein ursprüngliches Wesen zurücktreten lassen, bis zu einem gewissen Grade opfern. Wenn Heinrich von Treitschke einmal die Ritter rätselhafte Menschen nennt, „die zugleich rauflustige Soldaten waren und streng rechnende Verwalter, zugleich entsagende Mönche und waghalsige Kaufleute und, mehr als all' dies, kühne, weitschauende Staatsmänner", so gemahnen diese Eigenschaften der Ritter, zusammen ausgebildet und behauptet, daran, daß ihre Vereinigung zwei einander widerstrebende Naturen umschloß, in deren Gegensätzlichkeit der Orden selbst sich verzehren mußte.

Wohl kannte das mittelalterliche Deutschland und von allen europäischen Staaten Deutschland allein jene geistlichen Reichsfürsten, Äbtissinnen und Äbte, Bischöfe und Erzbischöfe, denen schon im dreizehnten Jahrhundert die Frage entgegengehalten wurde: „Wißt Ihr nicht, daß Ihr vor den Kirchenfürsten anderer Länder Euch des eigenartigen Vorrechts erfreut, nicht nur kirchliche Obere, sondern auch Fürsten und Landesherren zu sein?" Sie waren emporgekommen im Dienste des Königtums als des Eigentümers, dann des obersten Lehnsherrn des Reichskirchengutes; sie hatten im Verlauf der Kämpfe zwischen Imperium und Sacerdotium sowie um Italien den kirchlichen Besitz klug zu mehren gewußt. An ihrem Vorhandensein hatte zumeist der Adel im Reiche ein Interesse, da für seine Söhne die Würden der Kirchenvorsteher begehrte Versorgungen waren, überdies will-

kommene Mittel, den Einfluß der eigenen Familie zu steigern und dem eigenen Hause erhöhten Glanz zu verleihen. Ihre Konvente und Domkapitel waren Unterkunftsstätten für den Nachwuchs, zu dessen Vorteil man den Familienbesitz nicht in immer kleinere Splitter aufzuteilen brauchte, und zu allem hinzu bot noch die Bedeutung der Stände gerade in geistlichen Territorien weitere Gelegenheit zur Anteilnahme an ihrem Regiment. Im Innern Deutschlands mochten die Landgebiete etwa des Erzbischofs von Mainz, des Bischofs von Münster oder des Abtes von Fulda auch deshalb sich erhalten, weil die Eifersucht der laikalen Nachbarn sie vor dem Schicksal der Säkularisation bewahrte. Hier gehörten sie gleichsam zum eisernen Bestande der Reichsverfassung, zum Gefüge einer ständischen Gliederung, die im steten Drängen und Schieben aller rechtlich abgestuften Kreise der Bevölkerung eines „Spitals des Adels" bedurfte. Konnte aber der Orden auf eine Stufe gestellt werden etwa mit einer kirchlichen Anstalt, die ebenfalls die Landesgewalt über ein Territorium innehatte? In der unlöslichen Verquickung kirchlichen und weltlichen Wesens, gewiß; in allen anderen Momenten liegt die Verschiedenheit zutage. Außer acht kann hier bleiben der Gegensatz von Anstalt und Genossenschaft, dort einer Kirche oder eines Klosters, hier einer Vereinigung von Rittern mit Gesamtpersönlichkeit. Der Erzbischof, Bischof oder Reichsabt war, weil vom König mit dem Gute seiner Kirche als einem Reichslehen investiert, dem Geiste des Reichsrechts nach niemals souverän, soweit er gleich den Umfang seiner Rechte im völkerrechtlichen Verkehr, z. B. derer zu Bündnis und Krieg, spannte. Der Hochmeister hingegen, vom Ordenskapitel gewählt wie etwa ein Bischof von seinem Domkapitel oder ein Abt von seinem Konvent, erkannte höchstens in Fällen der Not den Kaiser oder König, den Papst oder das Konzil als sich übergeordnet an. Er fühlte sich als Fürst des Heiligen Römischen Reiches, keiner Bestätigung seiner Wahl, keiner rechtsförmlichen Einführung in seine Würde bedürftig, in seinen Entschlüssen wie nach innen so nach außen unabhängig von jeder höheren Gewalt als der, die auf Grund der Ordensregeln in Ordensangehörigen, im Deutschmeister, im Landmeister von Livland und in den Gebietigern ihm zur Seite gestellt war. Der Erzbischof usw. wußte sich gebunden an die Wahlkapitulation, die er seinem Dom-

kapitel oder Konvent hatte beschwören müssen; für den Hochmeister gab es keine andere Einschränkung seines Willens als den Wortlaut der Regel und zufolge ihren Satzungen die Rücksichtnahme auf die Meinung der Mitglieder des großen Ordenskapitels, — ihr Recht, auf Antrag des Deutschmeisters den Hochmeister abzusetzen, wurde erst in den ums Jahr 1437 gefälschten sogenannten Statuten Werners von Orseln (1324—1330) gewährleistet. Der deutsche geistliche Reichsfürst war gewohnt, auf die Stände seines Landes zu hören, aus deren Reihen er vielleicht selbst hervorgegangen war; der Hochmeister aber war dank der Zustände im Ordensstaate „der Notwendigkeit überhoben, gleich anderen Landesherren immerfort mit Bitten um Geldbewilligung vor seine Untertanen zu treten". Auch hier also gab es Stände, ihre Mitwirkung jedoch war deshalb seltener erforderlich, weil „die Abgaben teils im allgemeinen durch die kulmische Handfeste, teils durch die mit den einzelnen Belehnten, mit Besitzern, mit Gemeinden und anderen Körperschaften getroffenen Abmachungen ein für allemal festgesetzt waren und sie neben den anderen reichen Einkünften des Ordens seinen Bedarf für gewöhnlich vollständig deckten". Eben mit ihren Ständen, d. h. mit den Adligen auf dem platten Lande und den Vertretern der führenden Geschlechter in den Städten, fehlte aber dem Hochmeister, seinen Gebietigern, Komthuren und Rittern jegliche persönliche Verbindung. Nicht als ob ein Hochmeister wie noch Ulrich von Jungingen, der auf dem Tannenberger Felde seinen Mut mit dem Tode büßte, im Volke unbeliebt gewesen wäre — seine Aufwendungen für Deichbauten an der Weichsel, seine Geldgeschenke und Abgabennachlässe bei Überschwemmungen, die Teilnahme an festlichen Veranstaltungen beim Huldigungsumzug und bei sonstigen Reisen lassen eher auf das Gegenteil schließen —, er und die Seinen aber, ihre Vorgänger und Nachfolger waren und blieben Fremdlinge in ihrem eigenen Lande, sodaß für dieses ihre Herrschaft drückender sein mußte als die einer eingewurzelten, den Landesangehörigen auch verwandtschaftlich verbundenen fürstlichen Dynastie. Nach wie vor ergänzte der Orden seine Reihen durch Zustrom aus dem inneren Deutschland, durch Nachschub von Adligen zumal aus mittel- und oberdeutschen Gebieten. Ihnen, den Trägern landschaftlich umgrenzter

Stammeseigentümlichkeiten, räumte er in einem schlechthin deutschen Lande Vorrechte und Vorzüge ein, dazu die Aussicht auf die Ämter innerhalb der Genossenschaft und die höchste der Würden, die des Hochmeisters, — diese insgesamt aber versagte er so gut wie grundsätzlich den Söhnen und Nachkommen des in Preußen angesiedelten Adels. Um seine Eigenart aufrechtzuerhalten, ließ er nicht zu, daß zwischen seinen Mitgliedern und den Eingeborenen seines Landes ein persönliches Verhältnis sich bilde: beide blieben getrennt voneinander, gleich als ob auch hier ein Dualismus aufkommen sollte, jenen verstärkend, der die wirtschaftliche Lage der Landesherrschaft und ihrer Untertanen bestimmte.

Auch die Ordnungen des Landes im allgemeinen entfernten sich in mancher Hinsicht vom Typus binnendeutscher Territorien. Der Orden hatte eine eigenartige Landeskirche sich geschaffen, die sein Wille, oftmals im Gegensatz zum Erzbischof von Riga als dem Metropolitan, lenkte. Ihm waren die drei Domkapitel von Kulm, Pomesanien und Samland inkorporiert, d. h. sie durften nur mit Priesterbrüdern des Ordens besetzt werden, aus deren Mitte dann die Bischöfe hervorgingen. Alle Domkapitel und ihre Bischöfe — zu den genannten noch die von Ermland — waren für ihre sorgfältig abgegrenzten Besitzungen Untergebene der Ritterschaft, diese aber forderte für sich im Gesamtumfang jeder Diözese das Visitations- und Zehntrecht, den Patronat der Pfarrkirchen auf dem platten Lande. Alle Domkapitel und Bischöfe standen im Schutz des Hochmeisters, hatten ihn durch Verzicht auf selbständige auswärtige Politik, durch Teilnahme an den Handelsverträgen und den sonstigen Bündnissen ihres Gebieters, durch bewaffnete Kriegshilfe zu vergelten. Auch im inneren Deutschland gab es Landesbischöfe, abgesehen jedoch von einigen Suffraganbischöfen des Salzburger Erzbischofs nur solche in Unterordnung unter weltliche Reichsfürsten wie z. B. den König von Böhmen oder den Markgrafen von Brandenburg. Für die kirchliche Genossenschaft der Deutschherren war ihre Landeskirche ein Mittel der Macht im Kernland ihres Besitzes. Sie gebot über kirchliche Würden und Korporationen, durchbrach also die regelmäßige Kette der kirchlichen Verfassung, die den Papst, den Erzbischof, den Bischof und das Domkapitel in unmittelbare Beziehung zueinander stellte. Nur das Verhältnis des Ordens zu

den über Pommerellen sich erstreckenden Bistümern von Gnesen, Leßlau und Posen war etwas anders gestaltet, da deren Bischöfe vom König von Polen ernannt zu werden pflegten; immerhin gelang es hier, das Recht der Bischöfe auf den Zehnten, des Papstes auf den Peterspfennig und sonstige Auflagen auf ein Maß zu beschränken, das den Ordensuntertanen in jenem Gebiete nicht lästig wurde. — Die Eroberung und Besiedlung des Ordenslandes hatte, wie schon früher dargetan, neben dem Stande der Bauern einen solchen von Grundherren ansässig gemacht, einen Adel also zumeist deutscher Herkunft sich festwurzeln lassen. Seine Rechte am Boden und gegenüber den Hintersassen waren genau umschrieben, nicht minder seine Pflichten, die er der Landesgewalt schuldete, und diese war bemüht gewesen, Streitigkeiten zwischen Landadel und Städten über die Zuständigkeit ihrer Gerichte ebensowenig zu dulden wie Störungen des Landfriedens durch Faustrecht und Fehde. Dieser Adel war verhindert, durch Eintritt in den Orden seine soziale Stellung zu einer regelmäßigen Teilnahme an der Landesregierung zu steigern; ihm fehlte die Möglichkeit, in periodisch wiederkehrenden Versammlungen seinen Anliegen und Forderungen Nachdruck wie Beachtung zu sichern. Er erlebte, daß im benachbarten Polen der Adel dem Königtum die Anerkennung seiner Privilegien abnötigte; er sah, wie in der Neumark der Adel die wirren Zustände in der Mark Brandenburg ausnutzte, um sich Gehör beim Landesfürsten luxemburgischen Geschlechtes zu verschaffen. Als dann die Neumark vom Orden erworben wurde, widerstrebte der dortige Landadel, zum König von Polen neigend, dem streng durchgreifenden Regiment des neuen Herrn, erfüllte er das Land mit verderblicher Unruhe. Im Kulmer Land, der ältesten Besitzung der Ritter, hatte schon gegen Ende des vierzehnten Jahrhunderts sich die Eidechsengesellschaft gebildet; als ungefährlich angesehen war sie vom Hochmeister bestätigt worden, gerade der Führer aber des kulmischen Adels, Nickel von Renys, hatte auf dem Felde von Tannenberg im Augenblick der höchsten Not sein Banner gesenkt und so durch schnöden Verrat nicht die geringste Schuld am Verlust der Schlacht auf sich geladen. — Die politische, rechtliche und wirtschaftliche Lage der Städte des Ordenslandes wurde ebenfalls früher gewürdigt. Die größten unter ihnen waren geschult durch die Teilnahme an

ihren Städtetagen wie an den Versammlungen und Unternehmungen der Hanse; auch sie zog der Hochmeister zu den allerdings seltenen Ständetagen des preußischen Gebietes heran. Ihre Blüte und ihr Wohlstand waren eine Folge der Betriebsamkeit ihrer Bürger und zum nicht geringsten Teile der Tätigkeit der Ritter: ohne den Rückhalt an einer starken Staatsgewalt, ohne Einfügung in ein weit ausgedehntes und befriedetes Staatsgebiet wären sie niemals geworden was sie waren. Noch im Jahre 1409 war es gelungen, ihre Zustimmung dazu zu erlangen, daß die allein für hansische Zwecke eingeführte und bisher von den Städten abhängige Handelsabgabe des Pfundgeldes in eine Landesabgabe umgewandelt wurde. Damit war ihr Wunsch erfüllt, „von dem stetigen Einflusse der auswärtigen Mithansen befreit zu werden. Bei der Erhebung des Zolles sollte in Zukunft in der Danziger Münde wie im Balgischen Tief neben dem städtischen Pfundmeister ein Ordensbeamter mit gleicher Befugnis tätig sein, aber von dem Betrage der auf fünf Prozent, d. h. den bisherigen mittleren Satz festgesetzten Abgabe nur der dritte Pfennig in die Ordenskasse fließen, zwei den Städten verbleiben". Gleichwohl wäre es falsch, hieraus eine völlige Übereinstimmung zwischen Bürgern und Deutschherren zu folgern. Wie vordem so jetzt und später ward geklagt über den Eigenhandel des Ordens, über das Gebahren seiner Handelsbeamten, über ihre Weigerungen den Pfundzoll zu entrichten. So mochte gerade von den durch Handel reich gewordenen und ihm lebenden städtischen Geschlechtern der kirchlich-geistliche Charakter der Ritterschaft als ihrem Eigenhandel und ihrer Beteiligung am Geldgeschäft widerstreitend betont werden, — nur daß man keine Mittel anzugeben wußte, wie solcher Betätigung des Ordens gesteuert werden möchte. Die Beschwerden der Städte bewegten sich im Kreise, da sie letzthin in dem utopischen Verlangen gipfeln mußten, der Orden solle zur Schlichtheit einer streng mönchischen Gemeinschaft zurückkehren, da die Bürger andererseits niemals unlustig waren, den weltlich bewehrten Arm des Ordens um Hilfe anzurufen, wurden ihre wirtschaftlichen Interessen von irgendwelcher auswärtigen Macht gefährdet oder beeinträchtigt. Es ist möglich, daß in den Städten auch der Ruf nach größerer Selbständigkeit laut wurde, wie sie einem Gemeinwesen gleich Lübeck eignete; es mag ver-

mutet werden, daß in Danzig die Zünfte nach größerer Teilnahme am Stadtregiment verlangten, auch auf sie demnach das Beispiel der Lübecker Zunftunruhen zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts von Einfluß war, — jedenfalls den letzthin entscheidenden Anlaß zu Klage und Einspruch boten die handelspolitischen Maßnahmen des Ordens, der durch sie den Nahrungs- und Erwerbsspielraum der Städte beeinträchtigte. Als bei Tannenberg die führenden Männer des Ordens gefallen waren, der Einmarsch der Polen die Schrecken der Verwüstung über das Ordensland verhängte, mochten die Städte fürchten, ihre Handelsbeziehungen nach Polen und Litauen zu verlieren, würden sie nicht rechtzeitig dem Sieger sich beugen. Als bald darauf aber dank der kraftvollen Waltung eines Heinrich von Plauen (1410—1413, † 1429) der besiegte, nicht vernichtete Orden seine Herrschaft wieder aufrichtete, als seine Not zu immer größeren Anstrengungen der Landesherrschaft und ihrer Untertanen nötigte, da erst verdichtete sich das Mißtrauen gegen den Orden zu Feindschaft, Widerstand und offener Empörung.

Man sieht, schon vor dem Jahre 1410 waren mancherlei Gegensätze am Werke, um die beiden Elemente des Ordensstaates, Ritter und Stände, voneinander zu trennen; zugleich aber muß jede Schilderung des Abfalles nach der Schlacht bei Tannenberg und der späteren Jahrzehnte immerdar folgender Tatsachen eingedenk bleiben. Zunächst: die geistlich-weltliche Aristokratie der Ritterschaft stellte für ganz Preußen die höchste Landesgewalt dar, also auch für die Teilgebiete im Besitz der Bischöfe und Domkapitel, die diesen zur Verwaltung übergeben waren. Der Orden sah unter und neben sich die Prälatur, d. h. Bischöfe und Domkapitel, unter sich aber in seinen ihm unmittelbar und ausschließlich zugehörenden Landesteilen Preußens den grundherrlichen Adel und die Städte. Alle politisch irgendwie einflußreichen Gruppen im Lande, vom Orden bis zu den Städten, waren solche aristokratischen Gepräges, eine jede darauf bedacht, ihre Freiheiten und Rechte zu wahren, am liebsten zu mehren. Sodann: dem Orden am nächsten stand die Prälatur, nicht allein infolge der sogenannten Inkorporation von drei Domkapiteln, sondern auch deshalb, weil geistliche Einzelpersonen und Genossenschaften sie vertraten, weil jeder Bischof und jedes Domkapitel im

Besitze war einer genau umschriebenen Landesherrlichkeit über Teile preußischen Bodens mit Dörfern und Städten, weil endlich solche Landesherrlichkeit sie dem Inhaber der Landeshoheit, also dem Orden, wahlverwandt machte. Soweit man sieht, besuchten auch die Bischöfe die Tagfahrten der Stände, ohne jedoch diesen sich regelmäßig anzuschließen, sobald sie verlangten, die Landesgewalt des Ordens in seinen Landesteilen einzuschränken. Orden und Bischöfe waren geneigt, einander gegen die rein weltlichen Stände beizustehen, wie es auch vorkam, daß der Hochmeister Klagen gegen einen Bischof nicht berücksichtigte, die ihm von dessen Untertanen vorgetragen worden waren. Drittens: rein weltlichen Charaktes waren der Landadel und die Städte, die beide auch durch Bezeichnungen wie „Ritter, Knechte und Städte", „gemeine Lande und Städte" zusammengefaßt wurden. Jenen vertraten Grundherren, Landrichter und Bannerführer, diese hingegen vornehmlich die Hansestädte, ohne daß es allein solchen erlaubt gewesen wäre, zu den Tagfahrten bevollmächtigte Boten zu senden. Landadel und Städte fühlten sich als Vertreter des gesamten Landes und seiner Interessen gegenüber denen der Landesherrschaft, obwohl ihre wirtschaftlichen und sonstigen Forderungen keineswegs immer und völlig sich deckten. Landadel und Städte stimmten darin überein, die Landeshoheit des Ordens zu ihren, der Stände, Nutzen und Frommen einzuschränken, und ihr Machtstreben wurde um so mehr gesteigert, je häufiger der Hochmeister ihre Unterstützung, ihre Mitwirkung in Anspruch nahm. Der Landadel dachte nur an sich selbst, nicht zugleich an die gesamte bäuerliche Bevölkerung, die auch in binnendeutschen Territorien keiner ständischen Vorrechte und Vertretung sich erfreute. Das bürgerliche Patriziat aber der ratsfähigen Familien war nicht gewillt, die Zünfte der Handwerker in die umfriedeten Räume der Rathäuser einziehen zu lassen, mit ihnen über die Mittel zu beschließen, mit deren Hilfe die Anliegen der gesamten städtischen Bevölkerung beim Orden angebracht und durchgesetzt werden könnten. Landadel und Patriziat waren in ihrem Auftreten nicht weniger engherzig als die Ritterschaft des Ordens, nur daß sie vereint gegen diese als die Verteidigerin ihrer traditionellen Herrschaftsgerechtsame über ganz Preußen und über die Gebiete der Prälaten immer heftigere Angriffe richteten, um

ihr letztes Ziel, das einer Gewaltenteilung zwischen Orden und Ständen, zu erreichen. Sie waren selbst bereit, den kunstvoll gefügten Staat zu zertrümmern, sobald er ihnen keinen Nutzen, keinen Zuwachs an Privilegien mehr gewährte, obwohl sie unter ihm und nur durch ihn groß geworden waren. Endlich: dem Hochmeister, dem Beauftragten des Kapitels und überhaupt der Ritter, war das kühne Wagnis versagt, zu dem ein absoluter, auf sein Erbrecht gestützter Monarch sich entschließen kann, der Bund mit den niederen Volksschichten in Stadt und Land wider die Privilegien der Stände. In seinem Orden lebte noch trotz aller Verdunkelungen die Vorstellung von einer geistlichen Genossenschaft, wirkte die alte Tradition seiner Verfassung nach. Das alte Wesen und die alten Vorschriften mit raschem Entschluß preiszugeben, konnte man nicht auf sich nehmen, da ein solcher Schritt mit der Säkularisation gleichbedeutend gewesen wäre. Die Umwandlung aber in eine rein weltliche Gemeinschaft schlicht laikaler Mitglieder hätte zugleich bewirkt, daß auch die bisherigen Untertanen, Angehörige sei es des Landadels sei es der bürgerlichen Geschlechter, des Ordensrechtes hätten teilhaftig werden müssen. Die Anschauungen der Ritter vom Wesen ihrer Genossenschaft wurzelten in der Vergangenheit; man hielt daran fest, obwohl sie durch die Tätigkeit, die Erfolge des Ordens als überholt erwiesen waren, obwohl die eigene Verweltlichung, d. h. hier die Verstrickung der Deutschherren in weltliche Hantierung, ihnen schon seit langem nahe legte, einen Neubau des Ordens auf einer rein weltlich-staatlichen Basis ins Auge zu fassen. Wer die tatsächliche Umprägung der Eigenart der Ritter begreift, von ihnen aber den Entschluß fordert, das Ordensgewand abzustreifen und sich in eine Aristokratie von Laien schlechthin zu wandeln, darf sie nicht tadeln, darf von ihnen wenigstens für die Zeit des beginnenden fünfzehnten Jahrhunderts nicht Unmögliches verlangen. Der religiöse Idealismus des Zeitalters der Kreuzzüge hatte den Orden geschaffen, und als mönchisch-ritterliche Organisation hatte er fast zwei Jahrhunderte hindurch zu wirken und zu schaffen vermocht, vom Glück getragen, durch seine Verfassung gestützt, durch den Eifer seiner Hochmeister und Gebietiger, Komture und Ritter angespornt zu Taten und zu Erfolgen. Noch immer füllten sich seine Reihen, da der deutsche Adel erst

allmählich in dem Bestreben nachließ, dem Orden die Kräfte zuzuführen, für die in der engen Heimat kein Platz sich fand. Noch immer war es nötig, daß der Orden mit seinem Staate auch das innere Deutschland gegen den slawischen Angriff von Nordosten her verteidigte; die Reichsgewalt wenigstens, vertreten durch die Könige Wenzel (1378—1400), Ruprecht (1400—1410) und Sigmund (1410—1437), war nicht fähig noch auch gewillt, an diesem Teile der Reichsgrenze die Wacht zu übernehmen, mochte gleich das Slawentum zur Angriffskraft des polnischen Königtums und zur weithin reichenden Propaganda des böhmischen Hussitismus sich zusammenschließen. Mit nichten war, so häufig es behauptet und nachgesprochen wird, die Aufgabe des Ordens damit erfüllt, sein Dasein dadurch als unhaltbar erwiesen, daß die Litauer sich zum Christentum bekehrt hatten und die „Reisen" der Ritter ihres Zieles verlustig gegangen waren. In und mit der Eroberung der Gebiete zwischen Weichsel und Memel, in ihrer Zusammenfügung zu einem Staate war dem Orden die neue und nicht minder schwere Aufgabe gestellt worden, das deutsch gewordene Land dem Deutschtum zu erhalten. Aus ihm zu weichen wäre die Erklärung eigener Unfähigkeit gewesen, für die eine einzige, noch so schwere Niederlage keinen genügenden Anlaß bot, selbst wenn sie den sieggewohnten Waffen der Deutschherren den Ruhm der Unbesiegbarkeit nahm. Hätten die Ritter im Preußenland schon jetzt auf die deutschen Balleien als auf ihr Altenteil sich zurückziehen sollen? Das spätere Schicksal des deutschen Zweiges, der gegen die Säkularisation des Ordens in Preußen durch Herzog Albrecht von Brandenburg (1511—1525 Hochmeister, bis 1568 Herzog) Protest einlegte und am neuen Hochmeistersitz zu Mergentheim das verknöcherte Rittertum längst verschwundener Tage sorgenlos, ruhmlos weiterführte, läßt wahrlich die Zeiten höher werten, in denen der Orden herrschte, kämpfte und gleichwohl seinem Ringen den Fluch des Unheils beschieden sah. Vom Orden des fünfzehnten Jahrhunderts gelten trotz aller Gebrechen, trotz der steigenden Entartung seiner Mitglieder die Worte von Gustav Freytag, daß eine Genossenschaft unfreier und einseitiger ist als der einzelne Mann, dessen Willen in jeder Stunde durch den Wechsel seiner Erkenntnis bedingt wird. „Sie wird durch eine einzige Idee getragen und sie kann

nur bestehen, solange ihre Zwecke nicht in Widerspruch geraten mit stärkeren ethischen Forderungen der Völker. Sie kann ihr Prinzip nicht wandeln, sie vermag nur schwer zu lernen und sich zu verjüngen. Und wie Begeisterung und Fanatismus, welche das Prinzip einer Genossenschaft vielen Menschen mitzuteilen weiß, mächtiger und furchtbarer sind als die schöpferische Kraft eines einzelnen Lebens, so ist die Herrschaft der Genossenschaft auch von einer fürchterlichen Starrheit und Beschränktheit und ihr Fall tief, ruhmlos und kläglich, denn sie vergeht durch ihre Schwäche in Verkümmerung, unter Gleichgültigkeit, Widerspruch, Haß, Verachtung der Menschen. Das geschah der Kirche des Mittelalters, dem Römischen Reich Deutscher Nation, dem Innungswesen, der Deutschen Hanse, dem Deutschen Orden."

* * *

Das Urteil des Historikers, der den Ursachen, dem Verlauf und den Wirkungen längst vergangener Ereignisse nachzuspüren unternimmt, sieht von zwei Gefahren sich bedroht: hebt er aus der Überzahl der überlieferten Geschehnisse allzu wenige hervor, so verschiebt sich das Bild ihrer Bedeutung für die Abfolge der Zeitspanne, deren Leben er vor dem Auge des Hörers oder Lesers erneuern will; haftet dagegen sein Blick allzusehr an dem ihm bekannten Endziel der Entwicklung, die er als ganzes überschaut, so trübt sich ihm leicht die Erkenntnis für solche Tatsachen, deren Eigenart eben darin besteht, daß sie vielleicht dem Ablauf der Geschichte andere Bahnen hätten zuweisen können, wären nicht andere und entgegengesetzte stärker als sie gewesen. Dort ist eine falsche Pragmatisierung zu befürchten, hier Ungerechtigkeit und Unlust gegenüber Momenten, die den Gang der Ereignisse gleichsam verlangsamen, das unentrinnbar Unvermeidbare aufhalten, um Altem und Überlebtem eine Frist der Gnade zu verstatten.

Auch die Berichterstattung über den Deutschen Orden ist solchen Versuchungen oft erlegen. Sie läßt mit ungestümer Hast seinem raschen Aufstieg und kurzen Glanz den Niedergang und Untergang folgen. Sie glaubt weit zurück, bereits in der Periode seiner ersten Erfolge, die Spuren zu entdecken, die der Ritterschaft das Horoskop eines frühzeitigen Sturzes stellen sollen. Sie kennt fast ausschließlich die Jahreszahlen der Niederlage bei

Tannenberg (1410), des ersten und des zweiten Friedens zu Thorn (1411 und 1466), der Verwandlung Preußens in ein weltliches Herzogtum (1525), fügt zu einer jeden Jahresziffer kurze Sätze über das einzelne Ereignis, das sich mit ihr verbindet, und allzu rasch folgert sie, daß die Schicksalschlacht vom Jahre 1410 es gewesen sei, die dem Orden das Recht, die Möglichkeit des Bestehens entzogen habe, — fast widerwillig räumt sie ein, daß der zweite Friede von Thorn noch immer das Vorhandensein der Ritterschaft erkennen lasse. Ebenso bedenklich ist eine zweite Art, die Ordensgeschichte zwischen Tannenberg, Thorn und dem Entschlusse Albrechts von Brandenburg vom Jahre 1525 zu schildern. Sie gibt zu, daß diese Zeitspanne von mehr denn hundert Jahren noch immer eine achtunggebietende Lebensfähigkeit einer dem Grabe zuneigenden Körperschaft verrate, legt aber allein darauf Gewicht, daß aller Kampf, alles Mühen des Ordens vergeblich und, was noch schlimmer, überflüssig gewesen sei, da nirgends und nirgends die Aussicht sich eröffnet habe, dem Orden längere Dauer, wirkliche Gelegenheit zur Betätigung oder gar Steigerung etwa in ihm noch vorhandener Kräfte zu sichern. Wir haben kein Hehl daraus gemacht, daß im Wesen der Ritterschaft selbst unvereinbare Gegensätze miteinander rangen, daß zwischen ihr und ihren Untertanen allmählich die Antagonien der wirtschaftlichen Betätigung und verfassungsrechtlichen Stellung hervorzutreten und sich zu verstärken begonnen hatten, — gleichwie aber die Meinung bestritten wurde, der Orden habe seit der Bekehrung der Litauer sein Daseinsrecht verloren, als habe nicht seine ursprünglich universale Aufgabe des Kampfes für das Christentum sich in die nationale der Grenzwacht für das Deutschtum umgestaltet, so ist hier der Hinweis darauf am Platze, daß auch nach dem Jahre 1410 noch immer ein Pfad möglich war, der den Orden mitten zwischen der vorwärtsdringenden Angriffslust der Polen und dem mißtrauischen Begehren der preußischen Stände hätte hindurchführen können. Mit der Niederlage von Tannenberg und dem Abfall des Landes war eine Krisis über die Ordensherrschaft hereingebrochen, wie sie auch rein weltlichen Staaten jedweder Form, sei es nationaler sei es universaler Prägung, nicht erspart geblieben sind. Sie zu überwinden wäre vielleicht nicht aussichtslos gewesen, hätte der Orden mit kraftvoll

unabänderlichem Entschluß dem auswärtigen Feinde Widerpart gehalten, dem Hader innerhalb seiner eigenen Reihen als einem um sich fressenden Gift ein Ende bereitet, schließlich den berechtigten Forderungen der Stände sich nicht versagt. Unleugbar schwere Probleme, — wer wollte sie von vornherein als unlösbar bezeichnen? Freilich, um sie zu lösen, dazu fehlte und mußte fehlen das Köstlichste, die Zuversicht des Wollens, die durch den Willen zu Erfolg getragene Kraft, die Bürgschaft jeglichen Schaffens, das im Streben und Wirken nicht nur des kurzen Tages gedenkt, sondern auch der Zukunft als der Erbin von Vergangenheit und Gegenwart.

Wie aber gestalteten sich die Jahrzehnte zwischen der Schlacht bei Tannenberg und der Gründung des preußischen Bundes?

Im ersten Thorner Frieden vom Jahre 1411 hatte nicht Polen unmittelbar, sondern sein litauischer Bundesgenosse einen Zuwachs an Gebiet davongetragen, auf dessen Besitz er vordem immer nur widerstrebend, in trugvollen Abmachungen verzichtet hatte. Die Ritter dagegen gaben in Samaiten ein Land preis, das mit ihrem Staate zu verschmelzen sie vergeblich bemüht gewesen waren. Wohl verband es das Gebiet zwischen Weichsel und Memel mit dem des livländischen Ordenszweiges, jedoch auch noch ohne Samaiten hatte die Ritterschaft das Slawentum von der Ostsee abgesperrt, und überdies blieb ihr nach Südwesten hin die Neumark als eine Verbindung mit Deutschland. Zerstört freilich war seither der Ruf der Unbesiegbarkeit, dazu aufs äußerste angespannt die finanzielle Leistungsfähigkeit durch die Last der Kriegskosten und der Lösungsgelder für die in polnische Gefangenschaft geratenen Helfer, — man erstaunt nicht zu beobachten, wie immer neue Kriege mit Polen in den nächsten Jahrzehnten die so plötzlich unsicher gewordene Lage des Ordens verraten. Welches immer im einzelnen ihre Anlässe waren, jedenfalls gebot die Vereinigung von Polen und Litauen dem bislang erfolgreich vordringenden Deutschtum Einhalt, und mehr noch: dies erweiterte und verstärkte Polen war angestachelt von dem Verlangen, nach dem Meere der Ostsee hin sich Luft zu verschaffen. Es konnte solches Ziel nur dann erreichen, sobald es ihm gelang, zur Herrschaft über den Ober- und Mittellauf der Weichsel auch die über das Mündungsgebiet dieses Stromes zu fügen, der als einzige

Handelsstraße dem binnenländischen Nationalstaate die Beteiligung am Welthandel, die Befreiung von deutscher Handelsvormundschaft und Übermacht gewährleistete.

Schon im vierzehnten Jahrhundert hatten der Orden und Polen wiederholt um das Uferland Pommerellen gerungen, Kasimir der Große (1333–1370) im Vertrag zu Kalisch (1343) seinen Ansprüchen auf Pommerellen, das Kulmer und Michelauer Land entsagt, zumal sich ihm die Aussicht auf den Besitz der Küsten des Schwarzen Meeres eröffnete. Als dann nach dem Tode seines Schwestersohnes Ludwig von Ungarn und Polen (1370 bis 1382) die Verbindung von Polen und Ungarn sich gelöst, Ungarn im Luxemburger Sigmund von Brandenburg (1378—1437), Polen im Litauer Wladislaw II. Jagiello (1386—1434) neue Könige erhalten hatten, erwies sich der erste „große Krieg" zwischen Ritterschaft und Polen-Litauen vom Jahre 1410 als eine Wiederaufnahme polnischer Ausdehnungspolitik nach Norden, nach dem baltischen Meere hin. Nach kurzer Ruhepause, wie sie der erste Thorner Frieden vom Jahre 1411 schuf, traten die unversöhnlichen Gegner schon im Jahre 1414 wieder einander gegenüber. Im sogenannten Hungerkriege mit seinen „kalten Herbergen" für beide Kämpfer wurde ihr Gebiet nach damaligem Brauche verwüstet und geplündert; „so sehr ging alles durcheinander", bemerkt der Chronist, „daß beider Land und Leute gar sehr verdorben wurden, da ein Land das andere verheerte, beide Seiten aber davon nur kleinen Nutzen hatten". Vergebens erhoben die Ritter auf dem Konstanzer Konzil als dem großen mittelalterlichen Parlament der abendländischen Christenheit und vor ihrem alten Bundesgenossen, jetzt deutschen König Sigmund bewegliche Klagen wider den Feind, der mit nicht minderem Nachdruck Beschwerden über sie vorzubringen wußte. Mehrfach verlängerte Waffenstillstände hinderten nicht, daß im Jahre 1419 Polen und Litauen erneut zu Felde zogen, und auch ein Schiedsspruch des Luxemburgers, der sich auf die Seite des Ordens stellte (1420), war nur das Signal zu nochmaligem Waffengang. Erst im Jahre 1422 setzte der Frieden am Melnosee nicht weit von Graudenz dem Kriege ein vorläufiges Ende. Wiederum legte er den Deutschherren den Verzicht auf Samaiten zur Last, über diese Thorner Bestimmung hinaus aber nötigte er sie zur Abtretung von Burg

und Land Nessau, von wo sie einst ins preußische Gebiet eingedrungen waren, und schließlich der Hälfte der Weichsel mit ihren Zöllen und Inseln von der Mündung der Drewenz bis zur Grenze von Pommerellen. Noch einmal schienen sodann die Pläne Witowds von Litauen, sich der Abhängigkeit von Polen zu entziehen, dem Orden die Gelegenheit zu gewähren, der drückenden und einschnürenden Bedingungen von 1422 ledig zu werden, desgleichen zwischen den hadernden, nur wenn verbündet siegreichen Slawenfürsten Wladislaw II. Jagiello und Witowd eine schiedsrichterliche Stellung einzunehmen, — wieder täuschte die voreilige Erwartung. Der Tod des litauischen Großfürsten im Jahre 1430 entfachte verwickelte Streitigkeiten über den Besitz seines Erbes, und auch der Orden ließ in sie sich verstricken, ohne durch Bündnisse und Waffengänge zugunsten des Polenkönigs oder seiner Gegner irgendwelchen Erfolg seiner diplomatischen Manöver und kriegerischen Anstrengungen zu ernten. Während in Litauen wildes Kriegsgetümmel tobte, Polen aber zu neuem Kampfe bereit war, überzog von Süden her ein Schlachthaufen böhmischer Hussiten die Neumark, stürmte dann, durch polnischen und pommerschen Nachschub verstärkt, über Konitz, Pelplin und Dirschau zum Lager vor Danzig; das alte Zisterzienserkloster Oliva ging in Flammen auf, am Meeresstrand aber füllten die Scharen „ihre Flaschen mit Seewasser, um es als Siegeszeichen nach Böhmen heimzutragen". Erst ein Waffenstillstand zu Jeßnitz (13. September 1433) beendete ihren Aufenthalt im Ordensgebiet, das kein Ritterheer in offener Feldschlacht vor den Plünderern zu schützen versucht hatte. Noch waren die Dinge in Litauen nicht geklärt. Erst nachdem ein Ordensaufgebot aus Livland von Witowds Bruder Sigmund bei Wilkomir an der Swienta geschlagen war (1435), beschloß der sogenannte ewige Frieden von Brzesc am 31. Dezember 1435 die Reihe der Kriege. Während in Polen seit dem Tode Wladislaws II. Jagiello (1386—1434) eine verträglichere Stimmung herrschte, war die Ritterschaft zu erschöpft, um noch länger im Kampfe auszuharren, mit ihr das preußische Land, das fast noch mehr als früher unter den Wirkungen feindlicher Einfälle gelitten hatte. Man vertrug sich auf Grund der Abmachungen des Jahres 1422: Samaiten, Sudauen und Nessau blieben der Krone von Polen, diese hingegen

verbürgte den Besitz von Pommerellen, des Kulmer und Michelauer Landes dem Orden. Kein Zweifel, der Friedensschluß war eine Niederlage der Ritter, denen es nicht gelungen war, den Bund zwischen Polen und Litauen zu sprengen, unterstützt von dem einen der Slawenstämme den andern im Schach zu halten oder gar über ihn obzusiegen.

Das Maß des Unheils erschöpfte sich nicht in den letzten Endes ergebnislosen Feldzügen, in der bedenklichen Minderung des politischen Ansehens im Kreise der Nachbarn, der befreundeten und der feindlichen, — zu allem hinzu kam ein Übermaß von Lasten und Leiden, wie sie die Eigenart damaliger Kriegsführung mit sich brachte. Der Orden hatte einst, wenn es sich nicht um „Reisen" handelte, seine Kämpfe mit dem Aufgebot der eigenen Ritterbrüder und dem seiner Untertanen durchgefochten. Schon seit langem aber hatte auch das Söldnerwesen bei ihm sich eingenistet, das nicht so sehr den Dienst der Bewohner des Landes erleichterte als vielmehr die Finanzen der Ritterschaft aufs empfindlichste schädigte. Umsonst hatte man einst vor Tannenberg mit großem Aufwand an Kosten in Deutschland Truppen geworben: sie erschienen in Preußen, als die Schlacht geschlagen war. Während des Hussitensturms im Jahre 1433 verblieben die Söldner zum Teil in Burgen und Städten als Besatzung, zum Teil verweigerten sie den Angriff auf die Böhmen, bis ihnen der rückständige Sold gezahlt wäre; in der Neumark erhoben unterdes die Hauptleute die Fahne des Ungehorsams wider den Hochmeister, um Freund und Feind zu plündern, auf eigene Faust den Krieg durch den Krieg zu nähren. Die Drangsale des Landes nahmen seit dem Jahre 1410 kein Ende: den Zug des Siegers vor die standhafte Marienburg begleiteten sinnlose Verwüstungen von Städten und Dörfern, widerliche Greueltaten wider die Bewohner, die namentlich die Grausamkeit der Tataren als den Bundesgenossen des Jagiellonen zu verspüren bekamen. Der Hungerkrieg vom Jahre 1414 wiederholte die Abscheulichkeiten einer barbarischen Kampfesweise, an der auch schlesische Fürsten sich wider die Deutschherren beteiligten, da sie „sich nicht schämten, gegen den Orden zu ziehen, der doch lange Zeit eine Mauer gewesen war für die christlichen Lande wider die Heiden". Bald darauf zogen Seuchen und die Pest durchs heimgesuchte Land, und zugleich offenbarte eine

Teuerung die Zerrüttung des Münzwesens, das fast vollständige Stilliegen jeglichen Handels. Zu Beginn der zwanziger Jahre des fünfzehnten Jahrhunderts hatten „wiederholte Beschatzungen des ganzen Landes, fast jedes Jahr erneuerte Kriegsrüstungen, mehrmalige und doch immer fruchtlose Geldzahlungen an den König von Polen, kostspielige Verhandlungstage und Gesandtschaften, überhaupt fortwährende Opfer, die der Orden und das Land bringen mußten, um den Feind von den Landesgrenzen zurückzuhalten", solche Armut erzeugt, daß es dem Hochmeister schwer fiel, eine Schuld von nur einigen tausend Gulden zu bezahlen. Nach Abschluß des vielgetadelten Friedens am Melnosee (1422) schrieb der Hochmeister Paul von Rußdorf (1422—1441) an den Meister von Livland: „Wir können Gott wohl klagen, daß wir dahin gediehen sind, wo wir alle Tage nichts anderes finden denn dieses Landes und unser aller Verderben. Wir haben unsern armen, abgebrannten, verheerten Leuten nicht zu helfen, die uns in allen Gegenden mit schweren Worten anfertigen. Wir verwüsten unsere Häuser, Höfe und Städte in allen Dingen und verdienen doch damit wie an den Gästen so an unsern eigenen Leuten ungehofften großen Unwillen und werden zuletzt nichts anderes davon empfangen als Schaden, Schmach und Schande". Schon riet der livländische Landmeister Siegfried Lander von Spanheim († 1424), das Ordensland, das von Grafen, Fürsten und von einer werten Ritterschaft zur Beschirmung des heiligen Christenglaubens erobert sei, Kurfürsten, Fürsten, Rittern und Knechten anzubieten; jeder möge dann mit seiner Macht verteidigen was ihm zuteil geworden, der Orden und auch Livland werde mit Blut, Leib und Leiben den Kampf unterstützen, sollte es noch einmal zum Streit mit Polen und Litauen kommen: immer noch sei es besser, das Ordensland ginge in deutsche Hände über, als daß es Polen und Litauen und Heiden anheimfiele. Zunächst freilich erschien solche Mahnung — sie kam von einem Manne, dem eine Provinz des Ordens anvertraut war — verfrüht, da noch einmal bessere, nicht glückliche Tage sich einstellten. Als aber zu Beginn der dreißiger Jahre die polnisch-litauischen Wirren zu neuen Feldzügen antrieben, die Hussiten auch Preußen heimgesucht hatten und der Hochmeister in einen Beifrieden oder Waffenstillstand mit Polen — den Vorläufer des ewigen Friedens

von Brzesc (1435) — willigte (1433), da mochte wohl der Anwalt der Ritterschaft auf dem Basler Konzil schreiben: „Ich hätte lieber gehört, in ganz Preußenland stehe kein einziges Dorf mehr, welches die Ketzer und Polen nicht niedergebrannt, als daß ich von diesem Beifrieden vernehmen muß: er ist ein gründliches Verderbnis unseres ganzen Ordens, des bin ich sicher"; da mochte wohl der Kaiser dem Hochmeister befehlen, den Waffenstillstand zu kündigen, und ihm kräftige Hilfe versprechen, sobald er selbst als König von Böhmen anerkannt sein würde: trotzdem nötigte die trostlose Lage des Ordens, die Furcht vor einem neuen Abfall des Landes mit hinlänglichem Zwang, bei jenem Abkommen zu verharren und ihm dann den „ewigen" Frieden folgen zu lassen, um dessen Einzelbestimmungen willen schon lange vorhandene Gegensätze im Schoße der Ritterschaft aller Welt offenbar werden sollten.

In der Tat, weit zurück lagen jene Tage Winrichs von Kniprode (1351—1382), die dem Verfasser der sogenannten älteren Hochmeisterchronik als die herrlichsten erschienen, jene Zeiten, in denen „der Orden zu Preußen geziert war mit vielen edlen und weisen Brüdern, sodaß er in Blüte stand an Weisheit, an Rat, an Zucht, an Mannheit, an Ehren, an Reichtum und an wohlgestalteten Brüdern, sodaß in jenen Zeiten kein Konvent war, in dem man nicht einen oder zwei Brüder gefunden hätte, die wohl zum Hochmeister an Weisheit und Redlichkeit dem Orden tauglich gewesen wären". Täuscht nicht alles, so schrieb der Chronist längere Zeit nach der Schlacht bei Tannenberg, und das traurige Bild seiner Zeit dient dem der leuchtenden Vergangenheit zum düsteren Hintergrunde: „Solange die alten Herren des Ordens lebten", so tönt seine Klage, „da hielten sie Gottes Gebot fest und waren heiß in seiner Liebe, darum wurden sie sieghaft gegen alle ihre Feinde. Danach aber begannen sie abzunehmen in der Liebe zu ihm, wurden kalt und von Tag zu Tag — leider sei's Gott und seiner Mutter geklagt — kälter an rechtem Leben. Sie erkannten nicht, daß ihre Vorfahren mildiglich ihr Blut vergossen und in den Tod gingen gegen die Heiden um des Glaubens und der Gerechtigkeit willen, daß Gott ihnen gegeben hätte das Preußenland und auch Livland, um sie zu besitzen bis auf diesen Tag, auf daß die Einwohner beider Länder zu ihren Geboten

stehen müßten. Deshalb verhängt Gott viele Plagen über diese armen Lande, reizt wider sie viele Feinde, die sie von Tag zu Tag und von Jahr zu Jahr anfechten, damit die Brüder erkennen sollten, woran sie sich nicht halten dürften, damit nicht ein jeglicher suche, was ihm nütze, sondern den Nutzen Gottes und des Herrn Jesu Christi zu ihrer Seelen Seligkeit. Nicht allein von den Heiden leiden sie, sondern auch von etlichen christlichen Fürsten oder Herren, die sie heimlich anfechten". Kein Einsichtiger wird in den Rittern nur Engel vom Himmel oder Teufel aus der Hölle erblicken wollen, ohne deshalb zu irren, gibt er der Meinung Ausdruck, daß gerade dank den Erfolgen des Ordens seinen Angehörigen über kurz oder lang der Zwang der Regel als ein Hemmnis freierer Lebenshaltung erscheinen mußte. Unzweifelhaft wirkten die Weite und Breite des höfischen und staatlichen Treibens, das Kommen und Gehen der „Gäste", die Grausamkeit der „Reisen" und der Kriegsführung überhaupt unheilvoll ein, — konnte aber eine Genossenschaft als verwildert bezeichnet werden, die auf dem Felde der Ehre den Ruf der Waffentüchtigkeit und Tapferkeit mit dem Tode bestätigte? War es verwunderlich, daß nun, als die erledigten Ämter neu zu besetzen und die verwaisten Konvente wieder mit Rittern zu füllen waren, die neuen Zuzöglinge aus Deutschland es weit weniger ernst mit ihren Pflichten nahmen als ihre Vorgänger? Wer die Entartung der Deutschherren im fünfzehnten Jahrhundert tadelt, vergleicht allzuselten ihr Gebahren mit dem des gleichzeitigen Adels im binnenländischen Deutschland, der wie früher die Reihen des Ordens einnahm, nicht mehr allerdings mit demselben Eifer wie im Jahrhundert zuvor. Die schwierige Frage, ob und wieweit das Ideal des vollkommenen Ordensritters, wie es die Regel samt ihren Ergänzungen zeichnete, jemals erreicht worden ist, kann hier nur angedeutet werden; jeder Vergleich auch des wirklichen Lebens mit den Vorschriften der Regel ist insofern ungerecht, als er jenes mit seiner bunten Vielgestaltigkeit und raschen Veränderlichkeit immerdar nur mißt an einer starren und unwandelbaren Größe, von der selbst wenig sich zu entfernen als Unrecht, als Sünde wider den Grundgedanken der Genossenschaft hingestellt werden kann. Genug, schon im vierzehnten Jahrhundert zeigten sich grobe Verfehlungen einzelner Ritter, wie der Mord am Hoch-

meister Werner von Orseln (1324—1330), unleugbar aber wurden sie im fünfzehnten Jahrhundert immer zahlreicher, obwohl die Lage des Ordens von jedem einzelnen Mitgliede strengste Selbstzucht gefordert hätte. Mannigfaltig im einzelnen gemahnten sie an den Zwiespalt zwischen dem kirchlichen Wesen der Ritter und der weltlichen Ausprägung ihres täglichen Verhaltens, ihrer ständigen Tätigkeit. Kaum lohnt es, sie insgesamt zu buchen, darunter das laxe Verfahren bei Aufnahme von Brüdern und bei Leistung der einst so streng befolgten Gelübde, die Verstöße wider das Gebot der Keuschheit, den Mangel an Gehorsam bei den Gebietigern gegenüber dem Hochmeister, der Ritter in den Konventen gegenüber ihren Komturen, das unwürdige Verhalten der Konventsinsassen untereinander, ihre Prügeleien und Messerstechereien, die mit den schwersten Strafen geahndet werden mußten. Politisch gefährlicher waren bei der Stellung des Ordens als der Landesherrschaft die Schwächen seines Regiments, wie sie in deutlichen Umrissen aus einer wohl dem Jahre 1427 angehörigen Denkschrift eines Karthäusermönches entgegentreten, waren die Klagen, deren die Statuten Pauls von Rußdorf (1422—1441) aus dem Jahre 1427 Erwähnung tun, solcher vornehmlich über die amtlichen Beziehungen der Ritter zu den Untertanen des Landes. Um ihretwillen ward z. B. verordnet, man solle dem Landmanne nicht ungewöhnliches Scharwerk zumuten und das Land damit beschweren, kein Gebietiger seine Höfe auf Kosten des Landes bauen. Jeder Gebietiger solle bei seinen Amtleuten darauf sehen, daß sie das Land mit den Gerichten nicht zu sehr beschwerten und arme Leute gnädig richteten; hohe Gerichte sollten diese nie üben ohne ihrer Obersten Wissen. Wenn sich ein Armer von Not wegen auf den Meister berufe, so solle man ihn ungehindert diesen aufsuchen lassen, um ihm seine Not zu klagen, und darum solle man ihn nicht stocken oder türmen. Geradezu verhängnisvoll aber wurde die Spaltung des Ordens, wie sie dem Abschluß des ewigen Friedens von Brzesc (1435) auf dem Fuße folgte. Wider seine Abmachungen protestierte der Deutschmeister Eberhard von Saunsheim (1420—1443) im Verein mit den Gebietigern der deutschen Balleien; gestützt auf die sogenannten Statuten Werners von Orseln (1324—1330), deren Fälschung zu dieser Zeit und zu diesem Zwecke so gut wie sicher ist, forderte er den Hochmeister

Paul von Rußdorf (1422—1439, abgesetzt, verzichtete und starb 1441) auf, die ihm vorgeworfenen Gebrechen zu bessern, und lud ihn dann auf Grund derselben Statuten vor ein Ordenskapitel nach Mergentheim. Der Beschuldigte antwortete mit der Ladung des Deutschmeisters vor ein Generalkapitel nach Preußen, darauf mit seiner Amtsentsetzung. Versuche einer gütlichen Ausgleichung scheiterten, und am 31. Juli 1439 erklärte Eberhard von Saunsheim das Hochmeisteramt für erledigt, warf sich selbst zum Statthalter des Ordens auf und befahl zugleich den Gebietigern, sich zu entscheiden, ob sie fortan ihm oder Paul von Rußdorf gehorsamen würden. „Wir haben nie vernommen,“ so schrieb er damals, „noch in der Chronica gelesen, daß irgend je ein Hochmeister so unredlich und unrechtlich gegen unseres Ordens Regel und Gesetz regiert habe als der genannte Bruder Paul und daß der Orden nie so schwerlich abgenommen als zu seinen Zeiten. Wenn er solche Unredlichkeit nicht an sich hätte, so möchten wir solche Zwietracht ungerne vor uns nehmen; denn wir wissen wohl, daß ein Hochmeister, wenn er ein rechtes Regiment hat, wie es ihm zusteht nach unseres Ordens Regel und Gesetz, unser Oberer ist und wir ihm in allen ziemlichen Dingen gehorsam sein und ihn für unsern Obersten halten wollten, wie es sich gebührt.“ Der Streit wurde dadurch verschärft, daß im livländischen Ordenszweig die zwei Parteien der Rheinländer und der Westfalen offen einander befehdeten, der vorläufig von beiden anerkannte Statthalter aber sich auf die Seite des Deutschmeisters schlug. Nicht ganz mit Unrecht konnte auf dem Basler Konzil der Anwalt des Hochmeisters erklären: „Von rechter Ordnung soll in jeglichem Orden ein Oberhaupt sein, der Gebietiger (Deutschmeister) in Deutschland aber will drei Häupter in einem Orden, gleich als wolle man drei Häupter auf einen Leib setzen. Wie Lucifer einst seinen Stuhl neben Gottes Stuhl setzen wollte, aber um seiner Hoffart willen herabgestoßen ward, also will jetzt auch der Deutschmeister seinen Stuhl neben den des Obersten setzen.“ Und zu allem hinzu: der Hader der Ordenshäupter übertrug sich auf die Gebietiger, Komture und Konvente in Preußen. Kein Zweifel, daß der Zwiespalt zwischen Hoch- und Deutschmeister jenen, den geborenen Rheinländer, anspornte, die Franken, Schwaben und Bayern aus den wichtigeren Ämtern zu entfernen und durch seine

eigenen Landsleute zu ersetzen. Nunmehr erhoben sich die Konvente von Königsberg, Balga und Brandenburg wider den bemitleidenswert hilflosen Hochmeister; die Gleichgesinnten traten zu förmlichen Beratungen zusammen; die Zügel der Befehlsgewalt der Komture schleiften am Boden: nirgends fanden sie Gehorsam, und in Elbing wagte es der Hauskomtur nicht mehr, von Weisungen des Hochmeisters zu sprechen, da man ihn mit Drohungen zum Schweigen zu bringen wußte. Die Aristokratie der Ritterschaft gewährte das traurige Bild der Auflösung jeglicher Ordnung, zu ihrem Verderben in einer Zeit, da gegen sie ihre Untertanen, die Stände Preußens, sich zu einigen begannen.

Wir erinnern uns: von einem unbeschränkten Regiment des Hochmeisters hatte nie gesprochen werden können. Er war das auf Lebenszeit gewählte Haupt der Ritter, stets angewiesen auf Rat und Zustimmung des Deutschmeisters, des livländischen Landmeisters und der obersten Gebietiger als der Inhaber der Großämter in Preußen. Auf ihren Generalkapiteln wurden allgemeine Angelegenheiten des Ordens behandelt, neue Gesetze erlassen und alte aufgehoben; hier wurden die wichtigsten Ordensämter vergeben, deren Träger jeweils Rechenschaft über ihre Tätigkeit abzulegen hatten. Ähnliche Schranken hinderten ein jeder Fessel lediges Walten des Hochmeisters im Kernland des Ordens, in Preußen, dem gegenüber er die Landesgewalt seiner Ritterschaft, nicht sein eigenes Herrscherrecht zu vertreten befugt war. Auch hier bedurfte er der Unterstützung und Beratung und zwar durch jene obersten Gebietiger, dazu Komture von Ordensburgen, die mit ihm in der Marienburg zu Land- oder Provinzialkapiteln zusammenzutreten pflegten. Auf solche Weise erfüllte sich einmal die Vorschrift der Ordensgewohnheiten: „Es geziemt sich, daß der Hochmeister, der an Christi Stelle steht, und die Komture unter ihm fleißig Rats pflegen und gutem Ratschlag folgen; heißt es doch in den Sprüchen Salomos: ‚Wo viele Ratgeber sind, da gehet es wohl zu‘." Die Abhängigkeit überdies des Hochmeisters von Männern, die wie er selbst Diener des Ordens und Mitträger von dessen Gewalt waren, brachte stets zum Ausdruck, daß die Regierung des Ordenslandes Preußen von einer geistlichen Genossenschaft mit weltlicher Tätigkeit gehandhabt wurde. Gleichwohl wird von einer ausschließlichen Herrschaft des Ordens

über Preußen nicht zu sprechen sein. Gewiß, er hatte alle Gaben seines Regiments entfaltet und zur Geltung gebracht, aber schon im vierzehnten Jahrhundert wenig oder kein Bedenken getragen, seine Untertanen selbst zur Mitwirkung bei mannigfachen Angelegenheiten der Landesverwaltung heranzuziehen. Noch war diese Mitwirkung der Stände, erlesener Vertreter also des preußischen Landadels und der Städte, durchaus form- und regellos, vollständig vom Willen des Hochmeisters und seiner Berater abhängig; daß sie nicht ausblieb, war jedoch geeignet, in den Bewohnern des Ordenslandes Bestrebungen zu wecken, wie sie die Bevölkerung binnendeutscher Gebiete mit mehr oder weniger Geschick längst ausgebaut hatte. In der — wenngleich noch seltenen — Heranziehung der Stände durch den Hochmeister lag eine Art Anerkennung ihrer Bedeutung durch den Orden, freilich auch von Anbeginn an der Keim grundsätzlicher Fehde zwischen Landesgewalt und Land. Jener war es durch ihre Geschichte selbst versagt, ein eigenes, unmittelbares Recht der Landesinsassen auf Selbstbestimmung zuzulassen, die Untertanen hingegen mußten dank dem Schwergewicht ständischer Entwicklung dahin streben, die Herrscherbefugnis des Ordens einzuengen und für sich die Fähigkeit zur Mitverwaltung zu erwerben und zu behaupten. Im Orden lebte gleichwie in allen Aristokratien ein nicht geringes Mißtrauen gegen die Untertanen: diesen sollte höchstens die Eigenschaft von Nothelfern, nicht aber die Rolle von Teilhabern der Gewalt zugebilligt werden. Die Stände hingegen verspürten gerade dank der Not des Landes, die durch den Orden allein nicht mehr gemildert, geschweige denn beseitigt werden konnte, die Pflicht, ihre Unterstützung der Herrschaft durch diese belohnen zu lassen, d. h. den Kreis ihrer Anteilnahme an der Landesverwaltung zu Befugnissen zu erweitern, die ihnen selbst in den Mitgenuß der Landeshoheit einzutreten erlaubten.

Nicht als dürfte sofort nach der Schlacht bei Tannenberg von periodisch wiederkehrenden Ständeversammlungen gesprochen werden; darin aber, daß sie nun häufiger einberufen wurden als früher, offenbarte sich der Wandel der Zeiten wie auch darin, daß ihrer Entscheidung immer wichtigere Anliegen des Hochmeisters und der Ritter anheimfielen, so z. B. die Landesordnungen der Jahre 1420, 1427 und 1434, dazu sogar Fragen der äußeren

Politik in den Jahren 1422, 1432, 1433 und 1435. Es ist überaus bezeichnend, daß in allen Abmachungen der letzterwähnten Jahre die Bestimmung wiederkehrt, daß die Untertanen des Ordens wie des Königs von Polen nicht zu Gehorsam verpflichtet sein sollten, würde einer der beiden Vertragsgegner den Kampf erneuen, während die verabredete Frist des Waffenstillstandes oder Friedens noch nicht abgelaufen sei; im ewigen Frieden von Brzesc vom Jahre 1435, den man einen Sieg des territorialen Interesses über die traditionelle Ordenspolitik genannt hat, wurde zu solcher Klausel die andere hinzugefügt, die Gesamtheit der Vereinbarungen sollte sogleich und in Zukunft alle zehn Jahre von den Ständen Polens und Preußens bekräftigt werden. Am wichtigsten jedoch war: seit Tannenberg und Thorn wollten die Geldbedürfnisse des Ordens niemals mehr aufhören, blieb leidige Geldnot der Fluch, der auf allem Tun eines jeden Hochmeisters lastete. Zum erstenmal mußten im Jahre 1411 unter Heinrich von Plauen (1410—1413, † 1429) die Stände um Bewilligung allgemeiner Vermögenssteuern angegangen werden, unter Paul von Rußdorf (1422—1441) sodann um Gewährung eines Geschosses zum Ersatz der während der Notjahre verschlechterten Münze (1425) und dies, obwohl der Hochmeister den kurz zuvor, im Jahre 1421, aufgehobenen Pfundzoll in den Häfen seines Landes wiederum eingeführt, zu einer Einnahmequelle jedoch des Ordens allein umgestaltet hatte. Jedes Jahr, so kann man sagen, brachte neue Lasten und um ihretwillen neue Forderungen an die Stände; war nicht auch ihre Leistungsfähigkeit ebenfalls begrenzt, zumal da die Gesamtlage des Staates jede Hoffnung auf dauernde Besserung in immer weitere Ferne rückte? Die Beihülfen der Stände irgendwie zu unterschätzen, wäre nicht weniger ungerecht, als in ihnen ausschließlich Opfer zu erblicken, die das Land dafür hätte mit freudiger Bereitschaft darbringen müssen, daß es die Ehre genoß, vom Deutschen Orden beherrscht zu werden. Als Beleg aber diene eine kurze Übersicht über die Jahre 1425 bis 1440, wie sie Max Toeppen dem Hinweis auf das neue Geschoß zum Ersatz der verschlechterten Münze angefügt hat. „Nach längerem Sträuben bewilligten die Stände am 22. Juli 1425 vier Pfennige von der Mark, d. h. fünf Neuntel Prozent, und zwei Skot, d. h. fünf Schilling zum Vorschoß vom Tische, die

Landbewohner drei Schillinge von der Hufe. Im Jahre 1427 sollte wieder eine Söldnerschar dem Reiche zu Hilfe gegen die Hussiten ausgeschickt werden, und auch diese auszurüsten erklärten sich die Stände bereit. Als dann aber der Hochmeister, welcher es durchaus nicht verstand, der Habsucht und Gewalttätigkeit der Gebietiger und Ordensritter zu steuern, gleich danach auch die Einführung einer Accise anstrebte, widersetzten sich die Stände in den Jahren 1428 und 1429 entschieden, obwohl er den Städten einen Teil des Ertrages zu überlassen sich erbot und sie dadurch zu ködern versuchte. Neue Geldverlegenheit entstand, als er sich im Jahre 1431 durch Abschluß eines Bündnisses mit dem Großfürsten Swidrigal von Litauen leichtfertig in einen neuen Krieg mit Polen stürzte. Dieser Krieg war durchaus gegen den Willen der Stände, und sie widersetzten sich der von dem Hochmeister verlangten Steueranlage hartnäckig, bis endlich die Lage der Dinge selbst sie zwang nachzugeben. Die Anlage war nach ganz neuen Grundsätzen bemessen: Ritter und Knechte sollten von ihrem Gute einen Vierdung (1/4 Mark), Freie und Schulzen vier Skot (1/6 Mark), andere Landbewohner nach Verhältnis, die Bürger in den Städten je nach Vermögen eine, eine halbe oder eine viertel Mark, Handwerker, Dienstboten usw. nach Verhältnis beitragen. Auch der am 31. Dezember 1435 geschlossene Friede zu Brzesc machte seiner Geldverlegenheit kein Ende; die neue Steuer, welche er damals forderte, wurde wiederholt abgelehnt, und alles, was er mit vieler Mühe erreichte, war der Beschluß einer allgemeinen Tagfahrt; wolle jemand trotzdem dem Hochmeister Hülfe leisten, so solle ihm das nicht benommen sein". Die Mißstimmung, die namentlich im Kulmer Lande sich Luft machte, wurde gesteigert durch willkürliche Getreideausfuhrverbote des Hochmeisters, der allen ständischen Vorstellungen zum Trotz durch die sogenannten Lob- oder Erlaubnisbriefe sich bereicherte und gegen Geld, nach Gunst und Laune jene Handelssperren wieder durchbrach. Es war, als triebe ihn seine eigene rücksichtslose Verblendung ins Verderben. Konnte nicht der Mißmut der Stände noch mehr gesteigert werden, wenn sie unter der Zwietracht zu leiden begannen, die ihre Landesherrschaft selbst zerriß?

Man wird darauf verweisen dürfen, daß jedes Ansinnen eines Hochmeisters an die Stände, jede Bewilligung der Stände

an die Ritterschaft Präzedenzfälle darstellten, um derentwillen das Recht der Stände auf Mitregierung neben dem Orden stets festere Wurzeln schlug. Auch an eine Satzung vom Jahre 1434 wird zu erinnern sein, nach welcher Beschlüsse, die von einem Hochmeister und seinen Gebietigern mit Zustimmung der Stände gefaßt wären, dauernd gültig sein und nach dem Tode des Hochmeisters nicht verändert werden sollten, es müßte denn mit Rat der Stände geschehen. Gleichzeitig aber verdient betont zu werden: niemals haben die Stände Preußens danach verlangt, die innere Verfassung des Ordens irgendwie zu beeinflussen. Ihre Wünsche gipfelten vielmehr darin, daß ein oberstes Regierungskollegium und ein oberstes Gericht geschaffen werden sollten, von denen ihnen selbst neben den Rittern Sitz und Stimme, Mitarbeit bei der Landesverwaltung und Einwirkung darauf eingeräumt werden möchten. Schon Heinrich von Plauen hatte im Jahre 1412 durch Errichtung des Landesrats versucht, eine den Hochmeister beratende und durch ihn zusammengesetzte Körperschaft zu bilden. Ihre achtundvierzig Mitglieder sollten „als geschworene Räte des Ordens Mitwissenschaft von den Sachen des Ordens haben und zum Besten des Ordens und des Landes mitraten." Gleichwohl war seiner Schöpfung keine Dauer beschieden, vielleicht weil die Absetzung des genialen Mannes im Jahre 1413 einen Wechsel in der Person und Politik des Hochmeisters herbeiführte, weil die Ordensritter den Landesrat unbequem fanden, die Stände aber ihn beargwöhnten als ein Werkzeug der Herrschaft, die durch ihn eine drückende Steuer auferlegt hatte, während sein eigener Unterhalt nicht geringe Kosten an „Zehrung" verursachte. Erst nahezu zwei Jahrzehnte später, im Jahre 1430, wiederholten die Stände in ausführlichen Vorschlägen das Verlangen nach einem Landesrat: er sollte aus sechs Gebietigern, sechs Prälaten, sechs Mitgliedern vom Landadel und sechs von den Städten durch Hochmeister und Stände gebildet werden; ohne ihn sollte keine das Land berührende Sache beschlossen, von ihm und dem Hochmeister Zweifel über Herkommen und Rechte geschlichtet, ohne ihn aber und ohne das ganze Land „kein Geschoß und keine Beschwerung" auferlegt werden. Noch gelang es dem Hochmeister auszuweichen, als jedoch eine Tagfahrt zu Elbing im Jahre 1432 auf jene Begehren von 1430 zurückgriff, bestellte Paul von Rußdorf „einen

geheimen Rat von vier namentlich bezeichneten Landesrittern; er wünschte auch einige Personen aus den Städten aufzunehmen, was diese jedoch ablehnten. Für diesen Rat verlangte der Hochmeister möglichst hohe Vollmachten der Stände; diese aber hielten daran fest, daß alle wichtigen Landessachen, wie Kriege, Bündnisse, Geschosse und was sonst ihre Rechte berührte, nur mit Wissen und Willen des ganzen Landes beschlossen werden sollten. Der Hochmeister ging darauf ein und versprach überdies, daß niemand ohne Urteil und Recht zum Tode verurteilt, und daß jährlich eine allgemeine Zusammenkunft gehalten werden sollte, auf welcher jeder, dessen Rechte gekürzt oder dem Gewalt angetan wäre, seine Sache anbringen und ein neues Regiment, d. h. eine Landesordnung beraten werden könnte." In der Tat begegnen in den nächsten Jahren jene vier Landräte als Vertrauensmänner des Hochmeisters und auch des Landes, ohne daß ihnen eine irgendwie erhebliche Bedeutung zuerkannt werden dürfte. Auch die zugestandenen Gerichtstage fanden wiederholt statt, und doch war ihre Wirksamkeit gleichfalls ohne jeden Ertrag: es fiel schwer, ihre Sprüche auszuführen; Prälaten und Ordensritter empfanden sie derart als lästig, daß der Hochmeister schließlich sie jahrelang aussetzte und höchstens, wenn die Stände aufs neue vorstellig geworden waren, sie nur zum Schein, ohne Zuziehung der Landräte und ohne gleichzeitige Tagfahrt der Stände abhielt. Das gleiche Geschick widerfuhr dem im Jahre 1434 von den Ständen entworfenen Regiment zur Verbesserung des Kirchenwesens und der Rechtspflege, zur Hebung von Handel und Verkehr, zum Schutz der Privilegien und des Herkommens, zur Beseitigung von Streitigkeiten zwischen dem platten Lande und den Städten —, wohl wurde es vom Hochmeister in den meisten Punkten bestätigt, aber weder eingeführt noch befolgt. Alles, was Paul von Rußdorf plante und tat, was ihm zugestanden oder abgerungen wurde, war wirkungslos und nutzlos, diente weder dem Orden noch seinem Staate. Die Stunde war nahe, in der an den Tag treten sollte, wie weit die Zerrüttung in Preußen gediehen war.

Wir gedenken hier noch einmal der Kämpfe der Ritterschaft mit Polen, der Zustände Preußens und der Wirrsale im Orden dank dem Eingreifen des Deutschmeisters und des Landmeisters

von Livland, der Empörung der Konvente zu Balga, Brandenburg und Königsberg, der Absetzung des Hochmeisters am 31. Juli 1439. War es unnatürlich, daß auch die Stände in den selbstmörderischen Kampf innerhalb der Deutschherren hineingezogen wurden? Man warb um ihre Gunst, während wiederum die Landesritterschaft zumal des Kulmer Landes die alte und immer neue Geldnot des Hochmeisters auszunutzen sich mühte. Auf zahlreichen Tagfahrten bewirkte die trostlose Lage des Landes einen stets engeren Zusammenschluß der Stände, und mittels emsiger Tätigkeit wußte ein preußischer Landesritter, Hans von Baysen, den preußischen Landadel bei der ständischen Bewegung festzuhalten. Dauernd und unermüdlich hatten die Stände in den letzten Jahrzehnten um Abhülfe ihrer Not gebeten, lange genug sich mit Versprechungen trösten lassen, von denen wenige erfüllt worden waren. Noch einmal vereinten sie sich zu heftigen Beschwerden wider die Landesherrschaft, „diese neuen Schwaben, diese Bayern und Franken, die alle Gottesfurcht vergessen und keck davon sprechen, daß die Preußen nur ihre Leibeigenen seien, mit dem Schwerte gewonnen“. „Unsere Väter“, so klagte man, „haben es nicht an ihnen verdient, was sie täglich an uns tun wider unsere Privilegien und Freiheiten. Wenngleich ihre Vorfahren dies Land auch erobert haben, wer anders hat sie denn dabei erhalten als unsere Väter unter Schweiß und Blut? Fürwahr, es taugt nicht, daß wir länger stille sitzen und schweigen, sondern es will vonnöten sein, daß wir bedenken und beraten, wie wir solch unleidliches Joch von unserem und unserer Nachkommen Nacken schütteln.“ Im Februar 1440 faßte man den einmütigen Beschluß, zu gemeinsamer Verteidigung der Rechte des Landes gegen die Willkür des Ordens einen Bund aufzurichten. Am 13. März 1440 trat er als der Preußische Bund ins Leben, die feierliche Verwahrung der Stände wider den Hochmeister und die Ritterschaft, mochte gleich der Bundesbrief angeben, daß man sich geeint habe „um des gemeinen Nutzen und Frommen willen, Gott zu Lobe, unserem Hochmeister, seinem Orden und Landen zu Ehren“. Landadel und Städte kamen überein, in gemeinsamem Widerspruch gegen die in sich gespaltene Genossenschaft der Ritter ihre Rechte sicherzustellen und gegenseitig zu verbürgen, um nach gemeinschaftlichem Plane der einseitigen Willkürherrschaft

des Ordens bestimmte Grenzen zu setzen, wenn möglich gar ein Ende zu bereiten. „Jeder Untertan des Hochmeisters oder der Prälaten," so faßt Johannes Voigt die wesentlichen Bestimmungen des Bundesbriefes zusammen, „soll seinem Herrn tun was er ihm nach Ausweis seiner Privilegien schuldig ist. Dafür soll der Herr die Rechte und Freiheiten eines jeglichen ungekränkt lassen, die alten Beschwerden abtun und keine neuen verhängen. Geschieht irgend einem wider Recht und Freiheit Gewalt und Bedrang, so soll er es zuerst dem Hochmeister klagen; hilft dieser nicht, so soll der Kläger seine Klage vor das jährliche große Landgericht bringen; bleibt er auch hier ohne Hülfe, so soll der Kläger aus der Ritterschaft sich an die ältesten Ritter des Kulmerlandes, der aus den Städten sich an die Städte Kulm und Thorn wenden und ihnen seine Beschwerden vorlegen; Ritterschaft und Städte sollen dann auf gelegene Zeit und Statt zusammentreten und durch Recht dem Kläger gegen den Gewalttäter Beistand leisten. Wird irgend einer aus der Ritterschaft oder aus den Städten wider Recht bedrückt oder werden ihm seine Güter vorenthalten, so sollen alle fest und treu zueinander halten, daß jeder bei seinem Rechte bleibe. Jeder der Verbündeten soll des anderen Bestes fördern; wer etwas vernimmt, was Landen und Städten Schaden bringen kann, soll es sofort den anderen melden. Was von Landen und Städten auf Tagfahrten mit Eintracht beschlossen wird soll von allen treu gehalten werden."

Noch war der Preußische Bund, als insgesamt 53 Edelleute und 19 Städte zu Marienwerder die inhaltschwere Urkunde besiegelten, im Jahre 1440, um einen Vergleich aus dem öffentlichen Leben der Gegenwart heranzuziehen, kaum mehr als einem „Block" in einem Parlament ähnlich, dessen Gruppen sich bindende Zusagen für die gleichförmige Behandlung ganz bestimmter Fragen gegeben haben, um für andere einer jeden Partei freie Entschließung zu gestatten. Immerhin war der Preußische Bund zugleich der Anfang einer zweifach gespaltenen Verwaltung des Ordenslandes. In ihm selbst, einer „gewillkürten Genossenschaft aus den Ständen", lag die Tendenz, hier den Ständen und auf solchem Wege eben ihrem Block staatliche Befugnisse zu erwerben, dort der Ritterschaft der Deutschherren nur ein bestimmtes Maß staatlicher Rechte zu belassen. Noch war er eine lockere

Vereinigung, die keineswegs alle Stände umfaßte, sondern den außerhalb des Bundes Stehenden die Möglichkeit des Eintritts anheimstellte; noch konnte andererseits aus dem Bunde ausscheiden wer aus irgendwelchem Anlaß wieder ein engeres Verhältnis zum Hochmeister und dem Orden suchte. Allmählich trat für ihn, ein deutliches Zeichen seiner Festigung, eine eigene Verfassung ins Leben. An die Stelle der großen allgemeinen Bundesversammlung wurde im Jahre 1453 — seine Bedeutung wird später noch zu erörtern sein — der sogenannte enge oder heimliche Rat, der Bundesrat, gesetzt, dem auserlesene Mitglieder des Landadels und Boten gewisser Städte angehörten; durch ihn glaubte man die immer zahlreicheren und dringlicheren Geschäfte mit größerer Heimlichkeit erledigen zu können. Zunächst versammelte sich dieser Rat je nach Umständen und Bedürfnis in Thorn, dann blieb er infolge der Spannung und Erregung dort dauernd vereinigt. Er war das Organ des Preußischen Bundes, das somit die Tätigkeit der älteren Ständetage völlig an sich gerissen hatte, mit ihr zugleich deren Recht, dem Willen der Landesinsassen Ausdruck zu geben, soweit diese landständische Befugnisse besaßen. Mit dem engen Rat war die Organisation abgeschlossen, die einst den Ständen, dann auch den Anfängen des Bundes gefehlt hatte. Neben den Sitzungen aber des engen Rates, den sogenannten Tagfahrten, begegnen wie früher in den großen Gemeinwesen des Landes und in deren Teilgebieten kleinere Versammlungen, die zu Vorbesprechungen, aber auch zur Ausführung von Beschlüssen des Bundes — oder vielmehr und besser des engen Rates — im Kreise benachbarter Bundesstädte oder adliger Bundesmitglieder dienten, jener Städte größeren und kleineren Umfangs und jener Adligen auf dem platten Lande, die in der Bezeichnung „Bundherren" vereinigt zu werden pflegten. Der Bundesrat rüstete für die Zwecke des Bundes Gesandtschaften aus, zog Anwälte in seinen Dienst und, vor allem anderen, er ordnete Kriegsrüstungen an, warb Söldner und Söldnerführer u. a. m. Möglich war alles dies dadurch, daß er die Angehörigen des Bundes mit allgemeinen Steuern belastete, daß er Anleihen aufnahm und sich von kapitalkräftigen Städten, wie z. B. Danzig, erhebliche Vorschüsse aushändigen ließ. Gewiß, erst nach und nach, vornehmlich seit dem Jahre 1453 und im Verlauf des großen

Krieges wurde der Preußische Bund ein Machtgebilde, das in die bisherige Verfassung des Ordenslandes den Keil der Auflösung und Zersetzung trieb, — jedenfalls war er eine Analogie zu jenem Ständetum in binnendeutschen Territorien, das für sich und die Interessen der in ihm vertretenen Schichten der Bevölkerung sich eine eigene politische Sphäre schuf, das eine besondere Finanzverwaltung und eigene Kassen neben denen des Landesfürsten einrichtete.

Kein Zweifel aber, seit dem Jahre 1440 hing die Zukunft Preußens davon ab, ob es gelingen werde, den Ausbruch offenen Krieges zwischen dem Deutschen Orden und dem Preußischen Bunde zu verhindern, die Einmischung des Auslandes in den Kampf hintanzuhalten. Orden und Stände, einst Herrschaft und Untertanen, nunmehr Rivalen mit gleichgerichteten Ansprüchen auf den Besitz des Gebietes zwischen Weichsel und Memel, — sie bekundeten beide zu gleicher Zeit darin ihre deutsche Art, daß auch ihnen das Gebrechen der Uneinigkeit zwischen Deutschen weder fremd noch gar unwillkommen war. Kein Menschenalter mehr sollte es dauern, bis das Bündnis der Stände Preußens mit dem König von Polen den Staat der Ritterschaft zerteilte und aus der Reihe selbständiger Mächte am Südrand der Ostsee tilgte.

III.

Der Deutsche Orden, der Preußische Bund und Polen

bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466.

„Sie huben den Bund an im Namen unseres Herrn und der unteilbaren Dreifaltigkeit und vollendeten ihn im Namen des Teufels, der da ein Sämann und Mehrer des Krieges ist; denn Gott wollte nicht dabei sein, da von Aufruhr, Krieg und verräterischem Willen gehandelt wurde“, — mit solchen, nicht gerade gewöhnlichen Worten beginnen die „Geschichten von wegen eines Bundes von Landen und Städten wider den Orden Unser lieben Frauen und die Brüder desselben Ordens, im Lande zu Preußen geschehen“, eine der wertvollsten zeitgenössischen Aufzeichnungen, die den Verlauf der Geschichte Preußens seit dem Jahre 1440 begleiten. Neben ihr stehen nicht wenige andere Schilderungen, dazu eine reiche Überlieferung an Akten, Briefen und Urkunden, und aus ihnen allen erneut sich das Gedächtnis vielbewegter Jahre, deren Erzählung nur mit Mühe in den Rahmen knapper Erzählung sich einspannen lassen will. Gleichwohl muß der Versuch gemacht werden darzulegen, wohin jene Gegensätze innerhalb des preußischen Landes, zwischen seiner Herrschaft und den Untertanen, unaufhaltsam trieben, deren Keimen und Reifen die voraufgehenden Abschnitte zu schildern hatten. Man wird tadeln, daß dort allzu schwere Grundmauern aufgerichtet seien für den leichten Bau der Erzählung, deren Umrisse allein hier entworfen würden, daß es hier an kräftigem Sparrenwerk ebenso fehle wie an festigenden Klammern, — wir fühlen das Recht solchen Vorwurfs und dürfen trotzdem bekunden, daß uns mehr daran lag, die Exposition gleichsam des Dramas zu geben als seine Handlung selbst zu begleiten. Uns mangelt nicht die

innere Anteilnahme am Gang der Ereignisse in den Jahren 1440—1466, wohl aber dünkte ihre Vorgeschichte geeigneter, solchen politischen Erkenntnissen Raum zu verstatten, die zur geschichtlichen Naturlehre der Aristokratie in dem Sinne, in dem Wilhelm Roscher diese Staatsform zu beurteilen und verstehen gelehrt hat, einen Beitrag liefern. Wir schließen uns der zeitlichen Folge der Ereignisse an, um sie während der Zeitspanne von beinahe drei Jahrzehnten zu überblicken. Zu Beginn dieser Periode war die Herrschaft des Deutschen Ordens bereits der Stützen beraubt, die ihre Dauer verbürgen konnten, an ihrem Ende aber brach sie in sich selbst zusammen. Aus großer Zeit rettete die Ritterschaft nur noch die Hälfte ihres Landes hinüber in die Dezennien ihres Bestehens als einer kirchlichen Genossenschaft; die Abhängigkeit von Polen dauerte jedoch fort, auch nachdem der Orden das fadenscheinig gewordene geistliche Gewand spät — zu spät — abgestreift hatte.

* * *

In einer Zeit der Fehde zwischen dem Hochmeister und den Meistern der Ordenszweige in Deutschland und in Livland, zwischen dem Hochmeister zugleich und den Ordenskonventen in Preußen war der Preußische Bund aufgerichtet worden, unzweifelhaft eine Absage der Stände an ihre Herrschaft, und gleichwohl diente er fürs erste dem Frieden innerhalb der Ritterschaft. Mit seiner Hülfe wurde noch im Jahre 1440 ein Einvernehmen zwischen jenen aufrührerischen Konventen und Paul von Rußdorf erzielt, dann ein Stillstand zwischen ihm und den Meistern von Deutschland und von Livland wenigstens versucht, allerdings nicht erreicht. Bald darauf, am 2. Januar 1441, legte der Hochmeister die bürdenreiche Würde nieder, die in seiner Hand unfähig gewesen war, der Ritterschaft die alte Einigkeit zurückzugeben, während das Oberhaupt der Deutschherren gleichsam zum stets nachgiebigen Beamten der Stände gemacht worden war. Noch im Mai 1440 hatte Paul von Rußdorf auf den Pfundzoll verzichtet, kurze Zeit später aber auf einem gemeinen Richttage erleben müssen, daß zahllose Klagen wegen Gewalttat, Mißbrauch und Druck gegen den Orden geschleudert wurden; als über einige von ihnen das Urteil gefällt ward, trat zutage, daß zwischen

Rittern und Ständen niemals mehr eine wirkliche Eintracht, höchstens ein unfriedlicher Frieden würde bestehen können.

Um so bewunderungswürdiger war es daher, mit welch kluger Einsicht, mit welch ernstem Willen der neue Hochmeister, Konrad von Erlichshausen (1441—1449), bemüht war, im Ordenslande erträgliche Zustände zu schaffen, bis zu welchem Grade es ihm gelang, solch schwierige Aufgabe zu lösen. Wohl mag daran erinnert werden, daß er nicht, wie sein Vorgänger, mit den Sorgen langwieriger und doch ergebnisloser Kriege mit Polen belastet war, daß seine Friedfertigkeit zum mindesten ein äußerlich gutes Verhältnis mit allen Nachbaren anbahnte, seine Mäßigung demnach dem Orden wieder einigen Halt verlieh, — alles aber war dadurch bedingt, daß sein Eifer um Beilegung des Haders innerhalb der Ritterschaft von Erfolg gekrönt worden war. Er unterwarf sich, im bewußten Gegensatz zu Paul von Rußdorf, den sogenannten Statuten Werners von Orseln (1324—1330) und gelobte sie unverbrüchlich zu halten: der langwierige und unerquickliche Streit mit dem Deutschmeister war damit endgültig beigelegt, und alsbald auch leitete die Anerkennung des Statthalters von Livland als des Landmeisters die Aussöhnung mit dem livländischen Ordenszweige ein. Nicht minder wertvoll war die Veranstaltung einer neuen Ausgabe der Ordensstatuten, von der noch heute zwei der einst für maßgebend erklärten Handschriften erhalten sind, war überhaupt das Bestreben, der sittlichen Verwilderung der Ordensangehörigen, ihren Gesetzwidrigkeiten im täglichen Leben, der Vernachlässigung der althergebrachten gottesdienstlichen Vorschriften zu steuern; auf Bitten des Hochmeisters erließ im Jahre 1448 eine päpstliche Bulle bei Strafe des Bannes das allgemeine Verbot, solche Ritter aufzunehmen und zu beherbergen, die aus Furcht vor Strafe für ihre Verbrechen zu Bischöfen, Fürsten oder Verwandten geflohen seien, diese zu Feindseligkeiten anreizten, dem Orden aber Schmach und Schande bereiteten. Man darf von dem Versuch einer Reform des Ordens sprechen, der freilich ebenso fruchtlos blieb wie der einer Reform der Kirche an Haupt und Gliedern, von dem noch jüngst das Basler Konzil (1431—1449) Zeugnis abgelegt hatte; zu gleicher Zeit mag auf Reformversuche im deutschen Mönchtum jener Tage aufmerksam gemacht werden, auch sie ein Hinweis darauf, daß

Klosterwesen und geistliches Rittertum einander verwandt waren, daß die Bemühungen Konrads von Erlichshausen an die konservative Tendenz der Ritterschaft als solcher gemahnten. Am schwierigsten gestalteten sich die Verhandlungen mit den Ständen, deren sprunghafte Vielgeschäftigkeit immer aufs neue die Gesamtheit der das Staatsleben durchziehenden Gegensätze offenbarte. Mannigfaltig genug waren die Gegenstände der Tagfahrten, bald die Huldigung zu Händen des Hochmeisters, nicht mehr des Ordens, und die Einrichtung eines regelmäßig wiederkehrenden Gerichts, bald die Wiedereinführung des Pfundzolles, die der Hochmeister um seines verarmten Ordens forderte, bald die Frage der Privilegien der Ritterschaft hinsichtlich des Steuer- und Zollrechtes, die Konrad von Erlichshausen vor dem deutschen König auszutragen geneigt war, bis endlich die Städte, aus Furcht vor dem königlichen Spruch, nachgaben und sich mit einem Dritteil des zu Danzig eingehenden Zolles begnügten, das man unter die Städte Kulm, Thorn, Elbing, Königsberg und Danzig verteilte. Nochmals wurde im Jahre 1445 zu Frauenburg eine neue Landesordnung vereinbart, auch sie aber blieb gleich der des Jahres 1434 ein Entwurf, da der Hochmeister nur versuchsweise einzelne ihrer Artikel anzuwenden imstande war. Von einer wirklich durchgreifenden Gesetzgebung für das Land auf Grund des Zusammenwirkens von Herrschaft und Ständen konnte um so weniger die Rede sein, als gerade das Bestehen des Preußischen Bundes für sie ein Hindernis war. An ihm hielten Landadel und Städte zähe fest, ein Zeichen ihres dauernden und gemeinsamen Mißtrauens gegen den Orden, das durch die Verschiedenheit ihrer wirtschaftlichen Interessen nicht geschmälert, geschweige denn getilgt werden konnte. Eigenartig doch, wohin die Dinge trieben! Als im Jahre 1446 die vier Bischöfe Preußens den Bund befehdeten, weil er kaiserlichen, päpstlichen und kanonischen Bestimmungen widerstrebe, erregte solches Vorgehen — dr Hochmeister hatte es weder gebilligt noch gehindert — zunächst lebhafte Opposition gegen die übereifrigen Prälaten, kurz darauf aber widersetzten sich die Bundesmitglieder mit Erfolg auch einem neuen Versuche Konrads, sie dadurch zur Auflösung ihres Bundes zu bestimmen, daß er ihnen neue Zusicherungen hinsichtlich der Rechtspflege im Lande verhieß. Im Juli 1446 gelobten Ritter

und Knechte, große und kleine Städte, treu beim Bunde auszuharren, ihn mit Leib und Gut zu verteidigen, — und er blieb tatsächlich bestehen, auch als in den nächsten Jahren die verschiedene Beurteilung von Fragen wirtschaftlicher Art Landadel und Städte voneinander trennten. Er blieb das Mittel, die Stände des Landes zusammenzuhalten, mochten ihre Beratungen über die Frage der Getreideausfuhr bei geöffneter Schiffahrt während der Jahre 1447 und 1448 zu heftigster Wechselrede Veranlassung geben. „Ritterschaft und Land waren für die Freigebung der Schiffahrt, die ihren Cerealien bei gesteigerter Konkurrenz namentlich von seiten der englichen und holländischen Getreidekäufer erhöhte Preise sicherten. Während im November 1448 zu Elbing die Ritter klagten, ‚wie sehr sie verderbt würden von Jahr zu Jahr und gröblicher, als ob sie verhert und alle Jahr verbrannt würden‘, fürchteten die Städte bei Freigebung des Marktes unerschwingliche Brotpreise und erschwerten und verzögerten den Anfang der Schiffahrt unter den verschiedensten Vorwänden. Den Danzigern warfen die Ritter vor, daß sie allerlei Artikel, wie Salz, Fische, Heringe, in ungehöriger Vermengung im Lande absetzten, die Schiffahrt störten und Getreide in großer Menge aus Polen bezögen, das Bromberger Bier zum Schaden des Landes in Danzig schenkten. Endlich mußte sich der vermittelnde Hochmeister zur Entscheidung zwischen den schroffen Gegensätzen, die gewiß nicht ohne Wirkung auf den Bestand des Preußischen Bundes bleiben konnten, bequemen. Sie fiel durch den Erlaß einer aus neun Artikeln bestehenden Ordnung zugunsten der Agrarier aus, allein seine landesherrliche Autorität war nicht stark genug, ihre Beachtung von seiten der Städte in allen Artikeln, insbesondere bezüglich des offenen Getreidemarktes, erzwingen zu können.“

Mit diesem Versuche eines Ausgleichs zwischen den Ständen ging die Regierung Konrads von Erlichshausen zur Rüste, des letzten in der Reihe jener Hochmeister, die in der St. Annengruft der Marienburg ihre Ruhestätte fanden. Seine Kraft zu vermitteln war erschöpft, als er am 7. November 1449 starb, erfüllt von trüben Gedanken über die Zukunft seines Ordens und Preußens, die sein Walten und Wollen nicht hatte sicherstellen können. Ihr galten seine letzten Worte, als er mit dem Tode

rang. „Nehmt Ihr Heinrich Reuß von Plauen", so soll er den Gebietigern geantwortet haben, als diese seine Meinung über einen geeigneten Nachfolger erkundeten, „so habt Ihr einen gewissen Krieg; nehmt Ihr meinen Vetter Ludwig, so muß der wie Ihr wollt; am ehesten möchte ich raten zu Herrn Wilhelm von Eppingen, dem Komtur von Osterrode, als einem sanftmütigen und weisen Mann. Was aber nützen meine Worte? Sie sind vergebens; denn ich weiß wohl, daß die Gebietiger jüngst auf dem Schloß zu Mewe sich versammelt und dort beschlossen haben, daß wer von ihnen Hochmeister wird den Bund abbringen solle, und müßte man auch das Land darüber verlieren. Gott gebe, daß solches nicht geschehe! Uns steht eine große Plage bevor um unserer großen Sünden willen, da wir auf Gottes Gebot nicht achten, alle in großem Übermut leben und nach Gewalt verlangen. Wäre ich in ein Karthäuserkloster eingezogen, mir wäre viel besser zumute. Gott der Herr kehre den Jammer dieses armen, betrübten Landes, das unsere Vorfahren von den Heiden unter großer Mühe und Arbeit gewonnen, um deswillen sie manchen stolzen Mann verloren haben, das Ihr jetzt in gutem Frieden halten könntet und nicht wollet. Hat es uns Gott gegeben, so sehet zu, daß es uns nicht wieder genommen werde."

* * *

Ernsten Warnungen zum Trotz wurde im Frühjahr 1450 der Vetter des verstorbenen Hochmeisters, Ludwig von Erlichshausen (1450—1467), zum Oberhaupt des Ordens gewählt, ein haltloser Schwächling ohne Willenskraft und Mut, ohne klaren Blick für die Schwierigkeiten seiner Würde, seines Ordens, hochmütig und eigensinnig, dem seine Ansicht stets die beste dünkte, der „Lande und Städte" verachtete, sodaß „dadurch der Deutsche Orden und das Land zu Preußen in große Not kam". Gerade seine Schwäche machte ihn den Gebietigern willkommen, die ihn an eine Art von Wahlkapitulation zu binden wußten, um durch sie die Gewalt des Hochmeisters zu schmälern, den Kreis aber der eigenen Befugnisse zu erweitern. Schon vor der Wahl hatte der Preußische Bund über die Forderungen sich geeinigt, die der neue Herr erfüllt haben sollte, ehe man ihm huldigen würde, darunter wieder über die Abstellung des Pfundzolles, die Errichtung eines dauernden allgemeinen Gerichts. Wiederholte Versammlungen gaben Anlaß,

mit neuem Nachdruck alte und junge Klagen vorzubringen, u. a. darüber, „daß denen im Bunde selbst in rechtfertigen Sachen vor der Landesherrschaft nie solches Recht widerfahre wie denen, die nicht im Bunde seien, daß Handel und Wandel, Mälzen und Brauen, was sonst nur Sache der Ordensschaffereien gewesen, jetzt tägliches Geschäft der Ordensherren sei, wodurch den Städten ihre Nahrung entzogen werde.“ Erst nach langen Verhandlungen, heftigen Worten und allgemeinen Zusicherungen des Hochmeisters konnte dieser auf einer Rundreise durch das Land die Huldigung der einzelnen Stände entgegennehmen, auf Grund freilich einer Formel, die der Bund selbst verfaßt hatte: sie verpflichtete den Hochmeister, dem Empfang des Eides alsbald die Zusage folgen zu lassen, daß er die Stände bei ihren Freiheiten und Privilegien und Rechten belassen, diese eher verbessern und vermehren als verkürzen werde.

Die Gärung im Lande blieb. Immer wieder ward sie wachgehalten, so dadurch, daß Ludwig den Bischof von Ermland nicht zur Verantwortung gegenüber Klagen der Stadt Braunsberg zwang. Sie wurde gesteigert durch einen unvermuteten Entschluß des Papstes Nikolaus V. (1447—1455), der durch ihn wie gleichzeitig auch in Deutschland und überhaupt in der Christenheit das lange gesunkene Ansehen des päpstlichen Primats aufzufrischen gedachte. Noch im Jahre 1450, dem des römischen Jubiläums und Ablasses, erschien in Preußen als päpstlicher Legat der portugiesische Bischof Ludwig von Selves, ausgerüstet mit der Vollmacht, nicht nur den Deutschen Orden und die Zustände seines Landes zu untersuchen, sondern auch jenen Preußischen Bund zwischen Land und Städten aufzulösen, in welchem die Untertanen zu ihrer Verteidigung sich geeinigt, für den sie gewisse Bestimmungen aufgestellt hätten, die kaiserlichen Rechten und kirchlicher Freiheit widerstrebten. Ist es nötig, die Schwierigkeiten, aber auch das Gehässige solchen Unterfangens eigens zu werten? Deutete es nicht darauf hin, daß die Kurie an ihrem alten Anspruch festhielt, das Ordensland sei Eigentum des Stuhles Petri? Ließ es nicht erkennen, daß der Papst nach wie vor sich befugt erachtete, vom Orden und seinen Untertanen Gehorsam zu heischen, als seien beide, nicht der Orden allein, selbst in weltlichen Dingen dem Oberhaupt der Kirche untergeben? Mochte die Unterwerfung der Ritterschaft

unter den Willen des Papstes nach Lage der Dinge, wohl oder übel, zugestanden werden — wohin waren die Zeiten gekommen, da sie den Weisungen des Statthalters Christi erfolgreichen Widerstand leistete? — die Stände jedenfalls waren nicht willens, sich und ihren Bund durch den Legaten prüfen zu lassen; recht deutlich riet der Bürgermeister von Thorn, Tileman von Wege: „Der Herr Legat sollte die Ungläubigen und Juden und andere böse Christen in seinem Lande Portugal besuchen, derer allda viele wären, und nicht in diesen Landen, wo er, so Gott will, solche bösen und unchristlichen Leute nicht finden sollte noch würde wie in seinen Landen." Wenn darauf einige Stände vom Bunde sich lösten, so war ihr ängstliches Verhalten für die übrigen der Anlaß zu noch festerem Zusammenschluß, zu noch lebhafterem Einspruch gegen das Vorgehen des päpstlichen Sendboten. In ausführlicher Darlegung wurde bestritten, daß die Bundesmitglieder als Verschwörer wider die Landesherrschaft zu bezeichnen wären; „ihr Bund sei aus ehrlichen, redlichen und notwendigen Ursachen geschlossen, sein Zweck widerspräche weder dem Rechte noch der Billigkeit noch ihrer Untertanenpflicht; er ziele einzig dahin, dem Hochmeister treu und hold zu sein, ihm gebührlichen Gehorsam zu leisten, aller Ungerechtigkeit und Gewalt zu steuern und zu wehren." Genug, die Mission des Bischofs von Selves scheiterte, während dessen Aufenthalt in Preußen der Hochmeister eine recht eigentümliche Rolle gespielt hatte. Bald hatte er den Anschein einer Parteinahme gegen den Bund geweckt, bald ängstliche Furcht vor Weiterungen gezeigt, die aus längerem Streit zwischen den Ständen und dem Legaten sich ergeben möchten, bald war er geneigt gewesen, beruhigenden Versicherungen der Stände allzu rasches Vertrauen zu schenken. Kurzsichtig glaubte er ihrer Erklärung, daß sie von keinerlei Ungnade oder Unfreundschaft wüßten, dazu ihrer Klage über Zumutungen des Papstes und des Kaisers, die Rechte gegen das Land Preußen beanspruchten, während sie, die Stände, solche doch nur ihrer Landesherrschaft zugestehen könnten. Endlich bat er den Legaten, des Ordens Untertanen nicht mit seinen Machtbriefen zu beschweren, zumal da Land und Städte jetzt dem Hochmeister genügende Zusicherungen gegeben hätten, da nunmehr „alle Dinge sich zum besten fügen, zu lauter Liebe und ganzer Eintracht kommen würden".

Man wird der Politik des Bundes nicht den Vorwurf machen können, daß sie dem Gegner Waffen in die Hand gedrückt habe. Die Stände waren sich darüber klar, daß die Dinge selbst der Entscheidung entgegenreiften, daß es klug sei vorzubeugen, nicht aber von unerwarteten Ereignissen sich schrecken, überrumpeln zu lassen. Unzweifelhaft war für solche Erwägungen und solche Maßnahmen die Mission des Bischofs von Selves ein Prüfstein gewesen; zu fortgesetzter behutsamer Vorsicht mahnte auch die Beobachtung, daß zahlreiche geistliche und weltliche Reichsfürsten den Danziger Rat von weiterem Festhalten am Bunde abzudrängen suchten, daß der Papst den Hochmeister warnte, sich des Bundes anzunehmen, und dessen Mitglieder wiederholt mit dem Banne bedrohte, daß endlich König Friedrich III. (1440—1493) die Auflösung des Bundes anbefahl. Verhandlungen zu Elbing und Marienwerder, auf denen Ludwig von Erlichshausen die Stände mahnte, vom Bunde abzulassen, blieben ohne irgendwelchen Erfolg. Das Verhalten des Hochmeisters war um so merkwürdiger, als er dreimal sich weigerte, den Bund vor Kaiser und Reich zu verteidigen, den Ständen aber dafür Ersatz versprach, würden sie seine Forderung erfüllen: es führte den leidenschaftlicheren Anhängern des Bundesgedankens, den großen Städten und der kulmischen Ritterschaft, neue Kraft zu, gewöhnte sie an die Aussicht, jeder Befehdung des Bundes sogar bewaffneten Widerstand zu leisten. Noch erwartete man alles von einer endgültigen Entscheidung Friedrichs III., den die Stände zuerst im September 1451, dann im September 1452 mit Botschaften angingen. Noch hoffte man, daß die kaiserliche Autorität — am 16. März 1452 hatte in Rom Friedrichs Kaiserkrönung stattgefunden, die letzte in der ewigen Stadt — den Ständen und ihrem Bunde alle Freiheiten bestätigen, die Einrichtung eines jährlichen Gerichtstages und damit unparteiischer Rechtspflege verbürgen werde. Noch äußerte sich das Gefühl der Zugehörigkeit des preußischen Landes zum Heiligen Römischen Reiche in der Zuversicht, das kaiserliche Oberhaupt möchte gewillt und fähig sein, den ewigen Anstößen zwischen dem Orden und seinen Untertanen ein Ende zu bereiten. Wenn die Stände sich dem Träger der Reichsgewalt unterwürfen, ließ ihre Bereitwilligkeit zu Gehorsam, obgleich sie an die Erfüllung weitgehender Bedingungen geknüpft war,

nicht erwarten, daß auch der Hochmeister und die Ritterschaft sich dem Kaiser fügten? Allerdings, die Stärke dieser kaiserfreundlichen Stimmung allzu hoch zu veranschlagen, in ihr mehr als eine Wirkung des Gegensatzes gegen den Orden zu erblicken, hindert eine Tatsache: bereits hoffte der Bund, sollte es zum Waffengange kommen, auf polnische Hülfe, schon schürten ins Land reisende Polen die wachsende Zwietracht, ließ man es nicht bei dem Plane kriegerischer Rüstungen bewenden. War anzunehmen, daß der Hochmeister, die Gebietiger und der Orden nachgeben, ohne Hintergedanken sich dem Begehren der Stände anbequemen würden? Daß sie ohne Kampf die Waffen strecken würden und auf ihr Herrschaftsrecht, auf ihre Freiheiten verzichteten? Natürlich wurde, beinahe gleichzeitig mit der Gesandtschaft des Bundes, eine solche des Ordens nach Wien geschickt, — nun konnte der Wettkampf beider um die Gunst des Kaisers, der Fürsten in seiner Umgebung, der Kanzlei in seinen Diensten beginnen, ein Feilschen um Entscheidungen, um echte und gefälschte Urkunden, die bald einander widersprachen, auch wenn sie demselben Empfänger zugedacht waren, bald einander glichen und inhaltlich deckten, sobald nur die Auftraggeber der Gesandten mit klingendem Lohne an die Beamten Friedrichs, sogar an diesen selbst nicht kargten. Alles geschah doch nur, um die Spannung in Preußen zu steigern. Neue Botschaften beider Parteien folgten dann im Frühjahr 1453. Als die des Bundes in Mähren überfallen, geplündert und gefangen gesetzt ward, ertönte der Vorwurf, daß der Orden nicht schuldlos an solcher Verhöhnung des Gesandtenrechtes sei. Mochte er gefehlt haben oder nicht, jedenfalls wurde der kaiserliche Spruch aufs neue hinausgeschoben, gleich als ob er nicht vorsichtig genug formuliert werden könnte, während doch der Verzug nur Anlaß gab, das Geheimnis des doppelzüngigen Verhaltens Friedrichs und seiner Räte etwas zu lüften. Noch löste in Preußen eine Tagfahrt der Stände die andere ab, noch tauchten immer neue Vorschläge auf, um bald angenommen, bald verworfen zu werden, — endlich, am 1. Dezember 1453, verkündete zu Wiener-Neustadt Kaiser Friedrich seinen Richterspruch: „Es ist durch uns mitsamt unseren Räten und Beisitzern zu Recht erkannt, daß die von der Ritterschaft, Mannschaft und die von den Städten des Bundes in Preußen

nicht billig gethan noch denn ihn zu thun Macht gehabt haben, daß auch derselbige Bund von unwürdigen Unkräften ab und vernichtet sei, und soll darnach in dem andern geschehen was Recht ist."

Über zwei Jahrhunderte waren vergangen, seit ein römisch-deutscher Kaiser, der Hohenstaufe Friedrich II., dem Deutschen Orden sein Arbeitsfeld zugewiesen, ihm und seinen Hochmeistern das Herrschaftsrecht an dem zu erobernden Lande verbrieft hatte. Die Entwicklung des Staates der Ritterschaft selbst trieb zum Kampfe zwischen dem Träger der Landeshoheit und den Untertanen, und als beide an den Kaiser aus habsburgischem Hause sich wandten, an Friedrich III., der „das Reich als eine widerwärtige, fremde Last betrachtete und doch den Ehrgeiz bewahrte, das Reich sich dienstbar zu machen", da stand sein Urteil wider den Preußischen Bund wohl im Einklang mit dem Grundgedanken jener goldenen Bulle von Rimini aus dem Jahre 1226, sprach auch aus seiner Absage an die preußischen Stände der jetzt freilich machtlose Imperialismus längst verklungener Tage, am Worte des Kaisers aber hafteten jetzt die Gebrechen der Parteilichkeit und sogar der Bestechlichkeit, der Zweifel, ob auch der Verurteilte wirklich verdient hätte, ohne irgendwelche Einschränkung verworfen zu werden. Was verschlug es dem Bunde, daß Friedrich III. von deutschen Reichsfürsten sich hatte beraten lassen, denen schon an sich jede ständische Erhebung und Machterweiterung unwillkommen war? Niemand vermochte zu erkennen, daß seit kurzem die Autorität der Fürsten ganz allmählich sich anschickte, alles Recht der Obrigkeit in sich selbst zusammenzufassen, daß in Wahrheit „das Ideal, dem die Zeit zustrebte, der absolute Staat war". Selbst wenn im Ordenslande jemand auch nur von ferne zu solcher Einsicht fähig gewesen wäre, hätte er einer Erbitterung Widerstand leisten können, die tief und fest eingewurzelt war, die aus jedem Anlaß neue Kraft, neue Stärkung zu gewinnen wußte? Die „Bösewichte", wie die Bundherren häufig im Orden genannt wurden, erfuhren frühzeitig genug von den heftigen Schmähungen, die am Kaiserhof wider sie gefallen waren; sie vernahmen, daß „alle Bewohner Preußens, einst Heiden, vom Orden mit dem Schwerte gewonnen und also Leibeigene seien, wie man sie Ehrlose, Meineidige, bündische Heiden und Hunde

genannt habe, wie gedroht worden sei, die Ordensherren wollten lieber ein wüstes Land haben, in welchem sie Herren, als ein bevölkertes, in dem sie ohne Gewalt wären; es müßten drei- bis vierhundert Unruhestifter aus dem Wege geschafft werden, um mit den übrigen fertig werden zu können."

Rasch drängten jetzt die Maßnahmen des Bundes und seines Führers Hans von Baysen, der für den Haß seiner Gegner nur „der vergiftete, lahme Drache und Basilisk, der ärgste aller Verräter" war. Schon am 4. Februar 1454 wurde dem Hochmeister der Absagebrief gesandt, kraft dessen Landadel und Städte ihrem Herrn Gehorsam und Huldigungseid kündigten, nicht ohne ihm noch einmal alle Pflichtverletzungen und Ungerechtigkeiten vorzuhalten. Unmittelbar folgte der Aufstand des ganzen Ordensgebietes auf dem Fuße nach. Die Ordensburgen, zumal in den Städten, wurden erstürmt oder von ihrer häufig wenig starken Besatzung verraten, die Danziger zerstört. Alle Einnahmen und Güter des Ordens verfielen der Beschlagnahme, damit Söldner gegen ihn angeworben würden. Nur die Marienburg, Stuhm und die Neumark waren im Frühjahr 1454 noch in der Gewalt der Ritterschaft. Kurz zuvor, am 21. Februar 1454, hatte Hans von Baysen dem König von Polen, Kasimir II. Jagiellończyk (1447—1492), die Oberhoheit über Preußen angeboten. Am 6. März 1454 wurde die königliche Urkunde über die Einverleibung Preußens in Polen verbrieft, wenige Tage darauf Hans von Baysen als Gubernator an die Spitze der Landesverwaltung gestellt, das Ordensgebiet aber den vier Wojewoden von Culm, Pomesanien, Elbing und Danzig untergeben. Ende Mai 1454 erschien der neue Gebieter im Lande williger Untertanen, um ihre Huldigung und ihren Treueid entgegenzunehmen. Er ward von Landadel und Städten, an ihrer Spitze Thorn, Elbing und Danzig, empfangen, als wäre der Orden bereits aus dem Lande vertrieben, seine Herrschaft bis auf die letzte Spur vertilgt, — noch dreizehn Jahre aber sollte es dauern, bis seine Kräfte sich ganz erschöpft hatten. Sein Wesen und seine Geschichte waren es, die seinen Untergang verschuldeten, das Ende aber der geistlich-weltlichen Aristokratie der Deutschherren war um nichts weniger die letzte Folgewirkung erbitterten, leidenschaftlichen Kampfes von Deutschen gegen Deutsche.

Immerdar wird mit dem Abfall Preußens zu Polen, dem zweiten binnen zweier Menschenalter — und diesmal enschuldigte ihn keine Furcht vor einem siegreichen Feinde der Landesherrschaft — die Schmach des Hochverrates gegenüber den Rittern, schwächlicher Unterwürfigkeit unter den slawischen Nachbarn verbunden bleiben, mag man gleich die Siedehitze der Feindschaft zwischen Ritterschaft und Untertanen, den Eifer zum Kampf wider eine entartete Genossenschaft, die ihren Pflichten nicht mehr entsprechen konnte oder wollte, die lange Reihe vergeblicher Versuche des Ausgleichs zwischen Hochmeistern und Ständen als mildernde Umstände ins Feld führen. Offenbarte nicht der Bund dadurch, daß er an Polen Anlehnung suchte, die eigene Unkraft, aus sich selbst heraus dem Orden seinen Willen aufzunötigen, ihn in seiner Herrschaftsgewalt zu beschränken oder sie gar auszuschalten? Hatte nicht der Orden seit dem ewigen Frieden von Brzesc (1435) alles getan, um den Forderungen des Gegners zu genügen? Schürte nicht dieser, gleichsam zum Dank dafür, in Preußen die Gärung, um sie in solche Bahnen zu lenken, die ihm selbst reichen Gewinn verhießen? Gewiß, Kasimir II. zauderte zunächst, das Angebot des preußischen Unterhändlers anzunehmen; einige Zeit hindurch widerstrebte auch das handelsmächtige Danzig der Unterordnung unter die polnische Herrschaft; die Forderungen der Stände auf Anerkennung der Landesfreiheiten boten Anlaß zu langwierigen Verhandlungen, — schließlich ward doch Tatsache was im Februar 1454 ein Bote des Bundes auf dem Reichstag zu Krakau den versammelten Prälaten und Magnaten Polens darlegte: „Weil Lande und Städte in Preußen von alten langen Jahren her durch mannigfache Gewalt und Unrecht bedrückt worden, so sind sie alle einträchtig zu Rat gekommen, solche Gewalt und Unrecht von den Kreuzigern ferner nicht länger zu dulden. Weil aber das Land Preußen von alters her und die Herrschaft der Kreuziger daselbst aus der Krone Polens ausgegangen ist und die Kreuziger selbst noch den König für einen Patron erkennen, so hat keiner billigeres Recht zu dem Lande als seine königliche Gewalt. Deshalb haben alle Lande und Städte Preußens den König zu ihrem rechten Herrn erkoren; sie flehen und bitten, daß er sie wieder in seine Herrschaft und Beschirmung aufnehmen und ihr Herr sein wolle, wie ihm solches mit Recht gebührt."

Wenn anders eine späte Nachricht Glauben verdient, trug Kasimir II. den Sieg davon über Christian I., den König von Dänemark (1448—1481), und Ladislaus Postumus, den König von Böhmen und Ungarn (1440—1457), an deren einen oder anderen als künftigen Herrn Preußens die Stände ebenfalls gedacht haben sollen; ihn würde dann die Drohung geschreckt haben, daß man anderwärts Rat und Hülfe suchen und erlangen würde, wenn er das Anerbieten des Nachbarlandes ablehnte. Jedenfalls war zurzeit von keinem benachbarten Staate irgendwelche Aktion zu befürchten, die Polen und dem Preußischen Bunde sich widersetzt hätte. Wenn der Eroberung Konstantinopels durch die Türken (13. Mai 1453) zunächst allgemeine, dann rasch vergessene Klage gefolgt war, so blieb sicherlich auch eine bewaffnete Einmischung zugunsten des Ordens aus, wie sehr man sein Geschick bedauern mochte; Kaiser Friedrich III. jedenfalls war zu keinen anderen Taten bereit als zu Urteilen, Verboten und Drohungen, die nirgends Eindruck machten. Hier und dort tadelte man den Plan der Polen und seiner Helfer im Ordenslande, mehr als Gesinnungen aber, Stimmungen und Wünsche traten nicht ans Tageslicht. Ebensowenig ward das Vorgehen gegen die Ritterschaft irgendwie gebilligt, — nur im bündischen und polnischen Lager wetteiferten das Selbstlob und der Ordenshaß. „Die Zeitgenossen", urteilt Jacob Caro und er denkt dabei an die unbeteiligten Mächte außerhalb Preußens und Polens, „hatten sichtlich das Gefühl, daß das hier Geschehene einen Bruch mit dem sittlichen Gedanken enthalte, der Widerwillen erzeugt, und die unrühmliche Art, den wohlfeilen Gewinn einzustreichen, war nicht angetan, ein versöhnendes Moment einzumischen." Und doch, würde nicht jeder andere König von Polen, dem ein gleiches Angebot zuteil geworden wäre, gehandelt haben wie Kasimir II.? Wer sein und des Bundes Verhalten unmoralisch findet, darf nicht vergessen, daß dem Jagiellonen die Gelegenheit ward, sein Reich bis zum Gestade des baltischen Meeres auszudehnen. Die Art sie auszunutzen mag verworfen werden, wer jedoch würde es nicht unpolitisch gefunden haben und finden, sie nicht zu ergreifen?

* * *

Dreizehn lange Jahre währte der Krieg zwischen dem Deutschen Orden, dem Preußischen Bunde und Polen, Jahre der Vernichtung

und der Verwüstung, des Elends und der Not. Seinen Gang hat, abgesehen von dem Siege des Ordens bei Konitz (18. September 1454) und dem der Polen bei Zarnowitz (17. September 1462), keine größere Schlacht entscheidend beeinflußt: er war in Wahrheit nichts anderes als ein „planloses Getümmel", „arm an Taten und überreich an allen Greueln eines verwilderten Geschlechts", sich hinziehend in ermüdend gleichförmigem Einerlei der Ereignisse. Was verschlug es, Ordensburgen und Städte zu erobern und wieder zu räumen, sie zu verlieren und wiederzugewinnen, was nutzten Unterhandlungen und Vermittlungen, Stillstände und Abkommen, wenn sie insgesamt nur Scheinwerk waren, wenn sie die verbissene Wut der Gegner kaum mehr als vorübergehend minderten, auf daß sie alsbald mit neuem Eifer und neuem Haß den Kampf um des Kampfes willen wiederaufnehmen konnten?

Verschiedenartig genug gestaltete sich freilich das Maß der Anstrengungen, denen jede der Parteien sich unterwarf. Man kann nicht sagen, daß König Kasimir II. seinen Verbündeten allein die Mühen, die Opfer des Krieges aufgebürdet hätte. Wiederholt zog er zu Felde, ohne allerdings durchgängig den Erfolg an seine Fahnen fesseln zu können; er hatte den Schwankungen des Kriegsglücks, der Geldnot, der Unzufriedenheit seiner neuen Untertanen zu begegnen, nicht zuletzt dem Widerstreben namentlich der Kleinpolen, denen die Einsicht in die wirtschaftliche und politische Tragweite der Ausdehnung des Reiches bis zur Ostsee hin fehlte. Immer wird Erstaunen erregen, mit welch unermüdlicher Ausdauer der Bund es seinem gewählten König an Feindschaft wider den Orden zuvor zu tun strebte, welche Opfer an Gut und Blut er darbrachte, auch seitdem nach 1457 nur noch der kleinere Osten des Landes den Deutschherren untertan war, das Gebiet also des Preußischen Bundes im großen und ganzen auf das heutige Westpreußen sich beschränkte. In den Zeiten des Krieges wurden die Tagfahrten des engen Rates im Bunde zu einer ständigen Einrichtung, ihre Aufgabe aber war oft genug nur die Beschlußfassung über neue Steuern, die den Bundherren auferlegt werden mußten, um den Orden „auszukaufen", d. h. die Forderungen der Söldner des Ordens, die dieser nicht mehr befriedigen konnte, zu tilgen und

auf solchem Wege Burgen und Städte zu gewinnen, die der Orden seinen Söldnern bis zur Befriedigung ihrer Ansprüche hatte verpfänden müssen. Die Leitung des Bundes mußte unter solchen Umständen der Stadt zuteil werden, die mit beispielloser Unermüdlichkeit, mit unbeugsamer Ausdauer nur ein Ziel allein verfolgte, das morsch gewordene Joch der Ordensherrschaft ganz zu zertrümmern, der Stadt Danzig. Dem Geschichtschreiber des unermüdlich tätigen Gemeinwesens, Paul Simson, ist die inhaltvolle Aufgabe zugefallen, ein Bild des damaligen Danzig zu entwerfen, wie es gegen den Orden kämpfte und gleichzeitig zwei demokratische Aufstände innerhalb seiner Mauern niederwarf, deren Führer zur alten ritterlichen Landesherrschaft neigten; wie es die Jungstadt zerstörte und seine Bewohner zwang, in die Rechtstadt überzusiedeln; wie es die Besitzungen der Deutschherren in seinem Weichbilde an sich brachte, einen Teil der Binnennehrung und des Werders, überdies zwölf Dörfer auf der sogenannten Höhe und das Gebiet von Putzig erwarb; wie es, gleichzeitig in den Kampf der baltischen Mächte verwickelt, Dänemark offen und Livland versteckt befehdete, wie es endlich in gewaltsamen Unternehmungen zur See den Handel von hansischen Städten und darunter von Lübeck, Rostock und Stralsund belästigte, um mit ihrem Ertrag die Kosten des Landkrieges in Preußen zu tragen, — sein Wachstum trotz alles Streites und Haders widerlegt die schwächliche Lehre vom allein seligmachenden Glück des ewigen Friedens. Als im Jahre 1457 Kasimir II. in Danzig einzog, um die Bürgerschaft mit mannigfachen Ehren und Privilegien zu belohnen — u. a. dem Recht zum Erlaß von Gesetzen, zur Festsetzung und Abschaffung von Steuern, dem Münzrecht, dem Gericht in Handels- und Strandangelegenheiten, — konnte der Krieg, wenn er gleich beinahe ein Jahrzehnt später erst förmlich beigelegt werden sollte, fast als entschieden gelten: „das Danziger Gold hatte den im Felde siegreichen Orden überwunden". Wer möchte der Weichselstadt mißgönnen, daß sie in der lockeren Untertänigkeit unter die Krone Polens, in der wirtschaftlichen Blüte und im Gedeihen ihres Seehandels späterer Jahre die reife Frucht langwieriger Kraftentfaltung und Anstrengungen erntete? Ihr Aufstieg ist gleichwohl durch den Makel entstellt, daß sie ihn als Bundesgenossin des slawischen Polen erzwang. Trotz alles äußeren

Glanzes empfinden wir ihr Geschick als tragisch, weil sie einzig dadurch ihr Ziel erreichte, daß sie, eine Stadt deutschen Wesens, um ihrer Selbständigkeit willen das Meiste tat, um einen umfassenderen politischen Verband deutscher Prägung zu vernichten. Zutreffend ist gesagt worden, „daß vielleicht im ganzen Verlauf der deutschen Geschichte niemals ein städtisches Gemeinwesen eine so zähe und von Jahr zu Jahr wachsende Kraft für den Verbleib bei dem politischen Verbande Deutschlands entfaltet hat, als hier die deutsche Seestadt aufbot, um sich von demselben zu trennen“. Die folgenden Jahrhunderte erst sollten lehren, wie fest Danzig in deutscher Art wurzelte: inmitten einer slawisierten Umgebung, als Teilglied des polnischen Staates bewahrte es sich deutsche Sprache und Sitte, nicht allein sich selbst zum Vorteil, sondern auch zum Glück für den von ihm beherrschten Saum des baltischen Meeres.

Unser Blick aber sucht den Deutschen Orden und er erschaut zu Anfang des Krieges immerhin beachtenswerte Erfolge, dann ein unaufhaltsames Sinken der Ritterschaft, die ihren Gegnern an Opfersinn nicht nachstand, bald aber sich von der Aussichtslosigkeit alles ihres Mühens überzeugen mußte. Die ganze Last des Streites ruhte allein auf den Deutschherren in Preußen, da der Deutschmeister sie schnöde im Stiche ließ, um nicht ihrer Rettung die Balleien in Deutschland zu opfern, da der livländische Ordenszweig längst seinen eigenen Weg ging, in Esthland und an der Düna mit den Landtagen seiner unbotmäßigen Vasallen kämpfte. Völlig zwecklos war die Kriegserklärung Dänemarks an Polen im Jahre 1455, und keinerlei Eindruck machte die Verkündigung der Reichsacht wider die Bündner durch den Kaiser (24. März 1455), ihre Bannung durch den Papst, der wenig später ihr Land mit dem Interdikt belegte (8. April und 24. September 1455); in Thorn erklärte man die kirchliche Strafe für „Tand“, während ein polnischer Staatsmann sarkastisch bemerkte: „Unsere Leute kommen sich sehr fromm vor, wenn sie solche Scherze mit rotem Wachs und Hanfschnüren an den Kirchentüren ehrfurchtsvoll betrachten.“ Bereits im Jahre 1454 verkaufte der Hochmeister die Neumark unter Vorbehalt des Wiederkaufs an den Kurfürsten von Brandenburg, ließ er sie also in den Verband mit dem Territorium zurückkehren, dem sie einst durch den

Luxemburger Sigmund entfremdet worden war. Sein Opfer an Ordensbesitz rechtfertigte sich allein durch das Interesse der Ritter, den Übergang der Neumark an Polen zu verhindern, das schon vor Tannenberg nach ihrem Erwerb getrachtet, ihn dem damals glücklicheren Orden mißgönnt hatte. Die Hoffnung allerdings auf dauernde Hülfe des zweiten Hohenzollern in der Mark, Friedrich II. des Eisernen († 1470), erwies sich als trügerisch. An gutem Willen ließ er es keineswegs fehlen, auch nicht an Versuchen der Hülfe, der Vermittlung zwischen dem Hochmeister und den preußischen Ständen, der Verhandlungen im Reich und mit Dänemark zugunsten des Bedrängten, der Abwehr des mit Polen verbündeten Herzogs Erich von Pommern († 1459), — alles war ohne Erfolg. Vergeblich war auch das Werben Ludwigs von Erlichshausen beim deutschen Fürstentum und Adel jener Tage, so wenn er im Jahre 1454 sie mit beweglicher Klage mahnte: „Sehet an die Beleidigung Eurer Deutschen Nation und Eurer Voreltern Pflanzung, das sind die Brüder unseres Ordens. Sehet an die Zertrennung und die Verderbnis Eures trefflichen Eigentums und Hospitals, das sind diese Lande, die Eure seligen Eltern dem Deutschen Adel zu Zucht und Trost, Gott dem Herrn und Marien der reinen Magd, seiner werten Mutter, zu Ehren und dem Christentum zum Schirme aus der Gewalt des heidnischen Volkes mit so schwerer Arbeit und Blutvergießen gewonnen haben. Lasset es Euch leid sein, erbarmet Euch solchen Jammers und solcher Not und kommet uns eiligst mit Eurer Macht zu Hülfe." Und zu allem hinzu, grausam hart suchte das Geschick den verlassenen Orden heim, der noch immer nicht sich selbst verlassen mochte und zu retten sich mühte was nicht mehr zu retten war, jenes Geschick, das ihm in den eigenen Söldnern neue Feinde und unerbittliche Gläubiger weckte. Beutelustig trugen sie für den Hochmeister ihre Haut zu Markte, solange er ihnen den Sold zahlen, ihre Forderungen bewilligen konnte, mit trotziger Härte aber bestanden sie auf ihrem Schein, sobald der Tag nahte, an dem ihre Ansprüche abgefunden werden sollten, sobald gar die mühsam vereinbarte Frist verstrichen war, bis zu deren Grenze sie dem bedrängten Schuldner Aufschub gewährt haben mochten. Mit ihrer Hülfe hatte der Orden im Jahre 1454 den Sieg bei Konitz erfochten, dann zahlreiche Burgen und Städte im Westen und in der Weichselniederung aufs neue sich

zu Gehorsam verpflichtet. Noch im selben Jahre aber, am 9. Oktober 1454, versprach der Hochmeister Ludwig von Erlichshausen in unfähiger Schwäche den Führern der deutschen und böhmischen Söldner, nur um diese bei den Fahnen zu halten, ihnen die Marienburg, alle seine Schlösser, Städte, Lande und Leute auszuliefern, könne er nicht bis zum nächsten Frühjahr seine und des Ordens Schulden an sie tilgen; würden ihnen die Pfänder ausgeliefert, so sollten „die Herren Hauptleute und ihre Gesellschaft tun und lassen nach ihrem Willen, sie verkaufen, verpfänden oder an ihr Frommen und Bestes wenden, sich damit betheidingen oder wie sie das erdenken können und mögen, wodurch sie ihres Soldes und Schadens vollkommlich und ganz nach ihrem Willen vergnüget und bezahlt werden." In der Tat, schon im Jahre 1455 traten die Söldner in bedenkliche Verhandlungen mit Polen ein, und „es war schon viel, daß die deutschen Hauptleute aus nationalem Schamgefühl den Vertragsabschluß hinauszuschieben versuchten". Immerhin bemächtigten sie sich im Frühjahr 1455 der Marienburg, um in ihr dem Hochmeister und seinen Ordensbrüdern das Los schimpflichster Behandlung zu bereiten. Man entzog dem hülflosen Oberhaupt der Ritterschaft, wenn anders Ludwig von Erlichshausen noch diesen Namen verdiente, „alle ihn umgebenden Freunde, Räte, selbst seine Schreiber, die man wie seine Diener und sein Hofgesinde völlig ausplünderte und aus dem Hause jagte. Wenn die Ordensbrüder zur Nacht nach ihrer Regel zur Messe gingen, wurden sie überfallen, geschlagen und verwundet, oft ihrer Kleider beraubt, nackt ausgezogen und mit Peitschen und Ruten um den Kreuzgang getrieben. Andere wurden in ihren Gemächern so in Angst gesetzt, gequält und gemißhandelt, daß sie, um ihr Leben zu retten, aus dem Fenster sprangen. Man schnitt ihnen gewaltsam die Bärte ab und mit den Bärten Stücke von den Lippen und vom Kinn". Am 15. August 1456 sodann vereinbarten die Söldner, an ihrer Spitze ihr tschechischer Führer Ulrich Czerwenka von Ledec, mit Polen, daß diesem insgesamt zweiundzwanzig feste Plätze, darunter Allenstein, Soldau, Dirschau, Konitz, zuletzt Stadt und Burg Marienburg abgetreten werden sollten, sobald es insgesamt 463000 Gulden in vereinbarten Raten an die Söldner ausgezahlt haben würde. Nicht ganz ein Jahr später, am 8. Juni 1457, nachdem eine Tagfahrt des Bundes zu

Elbing stattliche Geldsummen aufgebracht und Danzig erhebliche Vorschüsse geleistet hatte, hielt Kasimir II. im Ordensschloß seinen Einzug. Wenige Tage zuvor, am Pfingstmontag (6. Juni) 1457, hatte Ludwig von Erlichshausen das Haupthaus seines Ordens verlassen — kein Hochmeister mehr sollte es betreten —, um unter demütigenden Fährlichkeiten zunächst nach Konitz und Mewe, dann auf einem Fischerkahn die Weichsel hinab und durchs frische Haff nach Königsberg zu flüchten. Während an der Nogat fortan der polnische Statthalter residierte, ward jetzt das Schloß am Pregel der Sitz des Landesfürsten, der wenigstens im Samland, dazu im Nieder- und Oberland seines Amtes walten konnte. Der Orden war „im wesentlichen auf das Gebiet beschränkt, das ihm auch nach dem Friedensschlusse verblieb, das spätere Ostpreußen. Merkwürdig genug, im Felde war der Orden fast überall siegreich gewesen, in der einzigen größeren Schlacht hatte er die Oberhand gewonnen, die polnischen Truppen hatten in den ganzen drei Jahren nichts ausgerichtet, sondern nur das Land ausgesogen, — und doch mußte der Hochmeister seinen alten Sitz verlassen, besiegt durch die Macht des Geldes, und die, welche ihn besiegt hatten, waren die energischen Bürger von Danzig, die reichlich die Hälfte der ganzen Kriegskosten getragen hatten". Ludwig von Erlichshausen hatte auf die Neumark verzichtet, dann auf die Marienburg, an deren gewaltigen Bau alle Erinnerungen einer großen Zeit sich knüpften, — der schwache Epigone brach zusammen unter der Last der Schuld, die sein Orden und die eigene Unfähigkeit ihm aufgebürdet hatten.

Noch stand man im Jahre 1457 im ersten Drittel des zerfahrenen Kriegstreibens mit der Regelmäßigkeit allein der Verwüstung von Burg und Stadt, Dorf und Land. Um die Verwirrung zu steigern, übertrug sich der Zwist auch auf die Söldner, von denen immerhin einige Scharen, darunter die unter Führung des Bernhard von Zinnenberg, auf der Seite des Ordens aushielten. Noch schien nicht alle Aussicht verloren, im Westen wieder Halt zu gewinnen, noch winkte die Hoffnung, daß selbst die Marienburg an ihren alten Herrn zurückfalle, nachdem Bartholomäus Blume, der Bürgermeister der Stadt Marienburg, deren Tore dem Ordensspittler Heinrich Reuß von Plauen geöffnet hatte, seit beide die Stadt heldenmütig wider die polnische Be-

satzung auf der unmittelbar benachbarten Burg verteidigten. Was aber frommte alle Mühsal? Aufs neue zog im Jahre 1458 der Polenkönig ins Land, der jedoch trotz Mahnens der Danziger den Sturm nicht wagte, da Ungehorsam und Meutereien im polnischen Heere ihm die Kraft des Entschlusses nahmen. Ein Waffenstillstand brachte nur vorübergehend Ruhe. Erst am 6. August 1460 ergab sich die ausgehungerte Stadt den Danzigern, Bartholomäus Blume aber wurde enthauptet, — zum letztenmal war durch ihn und Heinrich Reuß von Plauen offenbar geworden, was Bürgertum und Orden zusammen zu leisten vermochten, wessen ihre Eintracht fähig gewesen wäre, hätte man früher mit weitem Blick die Versöhnung der gegensätzlichen Interessen anzubahnen gestrebt.

Und immer weiter ging der Kampf mit dem Vor- und Rückwärts polnischer Streifzüge und Einfälle ins westliche Preußen, mit dem Hin und Her kriegerischer Manöver von seiten der Söldner, von welcher Partei immer sie geworben und mit mehr oder weniger Mühe zusammengehalten wurden. „Es war ein Krieg von Schloß zu Schloß, von Stadt zu Stadt, wie die Söldner des einen und des anderen Teiles sich der festen Plätze eben bemächtigt hatten. Die Entwürfe dieser Söldnerbesatzungen beschränkten sich meist darauf, in feindlichen Dörfern Raub zusammenzutreiben oder zu brandschatzen, unvorsichtige Gegner zu überfallen oder niederzumachen, wenn die Umstände es fügten, eine feindliche Stadt zu ersteigen. List, Verrat und Zufall taten dabei das Beste“. Wer auch hätte einen entscheidenden Waffengang mit unsicheren Truppen unternehmen mögen? Da dünkte es lohnender, die Getreidefelder in Brand zu stecken und aus Fluren Einöden zu machen. Längst war in die Städte des Binnenlandes die Armut eingezogen, um den Handel zu zerstören und die Gewerbe zu hemmen. Trostlose Bilder entrollten sich dem Besucher des einst so blühenden Landes. „Soweit das Auge schauen kann,“ so hieß es in einem Bericht über das Bistum Kulm schon aus dem Jahre 1461, „ist kein Baum und kein Gesträuch, an dem man eine Kuh festbinden kann“. Im Sprengel von Pomesanien lag die Stadt Marienwerder fast ganz in Asche, ohne daß der Bischof oder der Ordensspittler irgendwie helfen konnte. Als im Jahre 1464 eine Lübecker Gesandtschaft von Danzig über Marienburg nach Thorn reiste, konnte sie auf dem

Wege „manches schöne, herrliche, verbrannte und verwüstete Dorf sehen, sodaß auf den zehn Meilen nicht ein lebender Mensch, kein Hund und keine Katze wohnte, kein Stück Brot und kein Trunk Bier zu kaufen war". Sie kam „durch ein verdorbenes und verheertes Land, wo sie keine Kirche noch Kloster, keine Kathe noch ein Haus erblickte, die unversehrt gewesen wären: sie schaute nur viele Städte, Schlösser, Klöster und Dörfer, die verbrannt und verheert waren. Darin aber fand sie viele arme Leute, die Jammer und Hunger litten, also daß viele daran starben, jung und alt, und sie sah sie vor ihren Augen mit Mitleid und Betrübnis". Als die Gesellschaft der Gesandten durch Marienburg reiste, da versammelte sich das gemeine Volk auf der Straße und weinte vor Freude über ihre Ankunft, weil es hoffte, sie würde einen dauernden Frieden vereinbaren können. Zu allem kam im Jahre 1464 die Pest, der in Danzig fast sechstausend Menschen zum Opfer gefallen sein sollen, suchten Überschwemmungen das Land heim: kein Wunder wahrlich, daß um die Osterzeit 1465 in Kobbelgrube auf der Frischen Nehrung eine Tagfahrt zustande kam, auf der nur Landeskinder gegeneinander sich aussprachen, zum deutlichen Zeichen des Verlangens nach Frieden, ohne daß es doch möglich gewesen wäre, für ihn auf jener Versammlung und ihren Wiederholungen im gleichen Jahre befriedigende Unterlagen zu finden. Er war gleichwohl näher, als die um ihre Heimat besorgten Männer ahnen mochten. Schon am 17. September 1462 war das Ordensheer bei Zarnowitz nördlich von Danzig den Söldnern Polens und des Bundes erlegen, — der matte Glücksstern der Ritterschaft begann jetzt ganz zu sinken. Nachdem alsdann im Jahre 1463 der Söldnerführer Bernhard von Zinnenberg und 1464 der Bischof von Ermland zu Sonderabkommen mit Polen sich entschlossen hatten, im Jahre 1464 Mewe und Putzig, 1465 Neuenburg gefallen waren, im Jahre 1466 die Ordenstruppen Stargard und darauf Konitz geräumt, Bütow aber und Lauenburg an den Herzog von Pommern überlassen hatten, — ward endlich, endlich am 19. Oktober 1466 der zweite Friede zu Thorn vereinbart. Lange Beratungen und Besprechungen, an denen freilich kein Vertreter von Kaiser und Reich sich beteiligte, waren nach der umständlich-bedächtigen Sitte der Zeit voraufgegangen, bis das Eingreifen des Bischofs von Lavant Rudolf von Rüdesheim als des päpst-

lichen Legaten sie zum Abschluß brachte. Gebeugt von hartem Schicksal, erschien der Hochmeister vor Kasimir II., der ihn mit stattlichem Gefolge begrüßte. Mit jedem der Hofleute wechselte Ludwig von Erlichshausen Willkommen und Handschlag, nur als der Bischof von Ermland seine Rechte ihm bot, zog Ludwig seine Hand zurück: der einstige Untertan des Ordens hatte die Tore von Braunsberg schließen lassen, als der Hochmeister auf seiner Reise nach Thorn sie berührte. Nochmalige Verhandlungen verursachten neuen Aufschub, die Not jedoch zum Friedensschluß überwog. Sollte aus dem gewaltigen Zusammenbruch für den Orden erhalten werden was irgend zu retten war, wollte er nicht gänzlicher Vernichtung anheimfallen, so mußten Ludwig von Erlichshausen und seine Gebietiger in die ihnen auferlegten Bedingungen willigen, einem Friedensschluß sich anbequemen, der nur dem Gegner Vorteile brachte, den Umfang nur seines Sieges und damit die Schmach des Ordens verewigte.

Welcher Art aber waren seine Festsetzungen? Die erste vereinbarte, daß zwischen beiden Kämpfern und ihren Anhängern ein unverbrüchlicher Frieden obwalten sollte. Der Orden wurde genötigt, das ganze Kulmer Land mit allen Burgen und Städten, darunter Kulm, Thorn und Straßburg, ferner das ganze Michelauer Gebiet und Pommerellen mit Danzig, Dirschau, Stargard, Marienburg, Elbing, Stuhm und Christburg auf ewige Zeiten an Polen abzutreten, — die Weichsel bis zu ihrer Mündung wurde ein slawischer, ein polnischer Strom. Der Ritterschaft blieb das übrige Preußen, das Samland sowie das sogenannte Nieder- und Oberland, derart daß auf die Burgen und Städte dieses Gebietes jegliches Eigentumsrecht des Polenkönigs erloschen sein sollte. Der Hochmeister wurde als polnischer Reichsfürst und beständiger Rat des Königs aufgenommen, desgleichen die vornehmsten Gebietiger als Reichsräte, soweit sie vom Hochmeister dem König vorgeschlagen würden. Alle Hochmeister sollten gehalten sein, jeweils ein halbes Jahr nach ihrer Wahl persönlich vor dem König zu erscheinen und diesem für sich selbst, ihre Gebietiger und ihr Land den Eid der Treue, dauernder Friedensbewahrung und der Unauflöslichkeit des geleisteten Schwures abzulegen. Hochmeister, Gebietiger und alle Bewohner ihres Gebietes sind für immer derart mit dem polnischen Reiche verbunden, daß

sie zusammen gleichsam einen einzigen Körper, ein Geschlecht, ein Volk in Freundschaft, Liebe und Eintracht bilden. Nur den Papst darf der Orden als sein Haupt außer dem König anerkennen, diesen aber niemals verlassen, da er ihm immerdar gegen alle seine und des Reiches Feinde bewaffnete Hülfe leisten soll. Der Hochmeister und seine Gebietiger dürfen nie ohne des Königs Rat und Zustimmung, der König nie ohne Rat und Zustimmung des Hochmeisters, seiner Gebietiger, Prälaten und Stände Bündnisse eingehen; dem Orden ist verwehrt, ohne ausdrückliche Einwilligung des Königs einen Krieg gegen Rechtgläubige zu beginnen. Die Bistümer Ermland, Kulm und Pomesanien werden unter polnische Hoheit gestellt, sodaß also dem Orden nur das Bistum Samland verbleibt. In den Orden in Preußen schließlich sollen auch Untertanen jeglichen Standes aus Polen, jedoch nicht mehr als die Hälfte der Ordensmitglieder, aufgenommen werden, diese Polen zugleich bei Verleihung der Ordensämter und Komtureien Berücksichtigung finden. Zum Hochmeister aber werde ein nützlicher und geeigneter Mann nach der Ordensregel gewählt; als polnischer Reichsfürst und königlicher Rat darf er nicht ohne Wissen des Königs von den Komturen und dem Generalkapitel abgesetzt werden.

Es lohnt nicht, noch weitere Satzungen des umfangreichen Friedensinstrumentes zu wiederholen, wie z. B. den Artikel, der nach dem Vorbild älterer Abmachungen auch die Stände zum Schwur auf den Frieden verpflichtete, — kein Zweifel, jedes Wort der Urkunde war die völlige Umkehr dessen, was der Orden geschaffen, erstrebt und behauptet hatte. Verhängnisvoll war die Abtretung des westlichen Ordenslandes mit seinen Bistümern, Burgen und Städten, mit seinem Weichselstrom und dessen Mündungsgebiet. Nun war der kleine Rest des Ordensgebietes jeder Verbindung mit Deutschland beraubt, von ihm durch einen breiten Riegel getrennt. Nun galt es sich einzurichten in weit engeren Verhältnissen, — die breite Grundlage einer Landesgewalt mit weitem Territorium war zerstört. Dem Orden sollte versagt sein, als Teilglied des Heiligen Römischen Reiches sich zu fühlen. Er mußte aus einem Verbande ausscheiden, ohne daß dessen Kaiser dagegen Widerspruch erhoben hätte, um nicht dem Vorwurf des achtsamen Pflichteifers sich auszusetzen, — fast möchte

man sagen, das Schicksal des Deutschen Ordens nahm das spätere Ende der Hanse vorweg, der zum unausgleichbaren Nachteil werden sollte was einst ein Vorteil gewesen war, die Zersplitterung des Reiches. Auch dem Orden fehlte, dessen die Hanse noch bedürfen sollte, eine staatliche Gemeinschaft, die ihn zu schützen bereit, ihn zu erhalten fähig gewesen wäre. Ward sie dadurch aufgewogen, daß der Hochmeister der Gnade teilhaftig wurde, polnischer Reichsfürst und beständiger Rat des Königs zu werden, daß er im Reichsrat stets den Ehrenplatz zur Linken des Königs einnehmen sollte? So großes Gewicht jene Zeit auf höfisches Zeremoniell legte, so weitgehende rechtliche Folgen sie aus ihm abzuleiten pflegte, immer doch hatte bislang der Hochmeister als Fürst des Römischen Reiches höher gestanden als ein Fürst im Reiche Polen, ohne daß er auf solchem Wege die dem polnischen Staatsrecht fremde Stellung eines Lehnsfürsten der Krone Polens erlangt hätte. Von vornherein war es unmöglich, daß er, der Untergebene der Krone Polens, bei dem deutschen und dem livländischen Landmeister Gehorsam fand, deren keiner die Unterwerfung ihres Hochmeisters teilte, deren selbständige Politik dem Orden so schweren Schaden zugefügt hatte. Beraubt jedenfalls wurde der Orden seiner Souveränität als der Inhaber eines weltlichen, wenn auch kleinen Staatsgebietes. Sein Hochmeister war nicht mehr dem Kaiser und dem Universalismus alter Reichsherrlichkeit verbunden, sondern durch den ungewohnten Eid der Treue dem benachbarten König, der aus den Pflichten des neuen Reichsfürsten polnischer Prägung jede Forderung ableiten konnte, entsprach sie nur seinem und seines Landes Vorteil. Zu allem endlich die Verpflichtung, in den Orden des preußischen Zweiges bis zur Hälfte seiner Mitgliederzahl Polen jeglichen Standes aufzunehmen, — wie hatte er einst gegen den Eintritt seiner deutschen Untertanen, der Adligen auf dem Lande und der Patrizier in den Städten, sich gewehrt! Hier war ein Schlag geführt gegen die aristokratische Absonderung, gegen das deutsche Wesen der Genossenschaft, wie er wuchtiger kaum hätte fallen können. Er stellte den Orden in Preußen dem rein deutsch bleibenden in Deutschland und in Livland gegenüber, hob die innere Einheit des ganzen Ordens auf und lieferte ihn dem Zustrom slawischer Eindringlinge aus. Würde er, national gespalten, in Zukunft

noch die alte Bezeichnung des Deutschen Ordens verdienen, die er vorzeiten zu Ehren gebracht, dann aber auch deutscher Art zur Unehre getragen hatte?

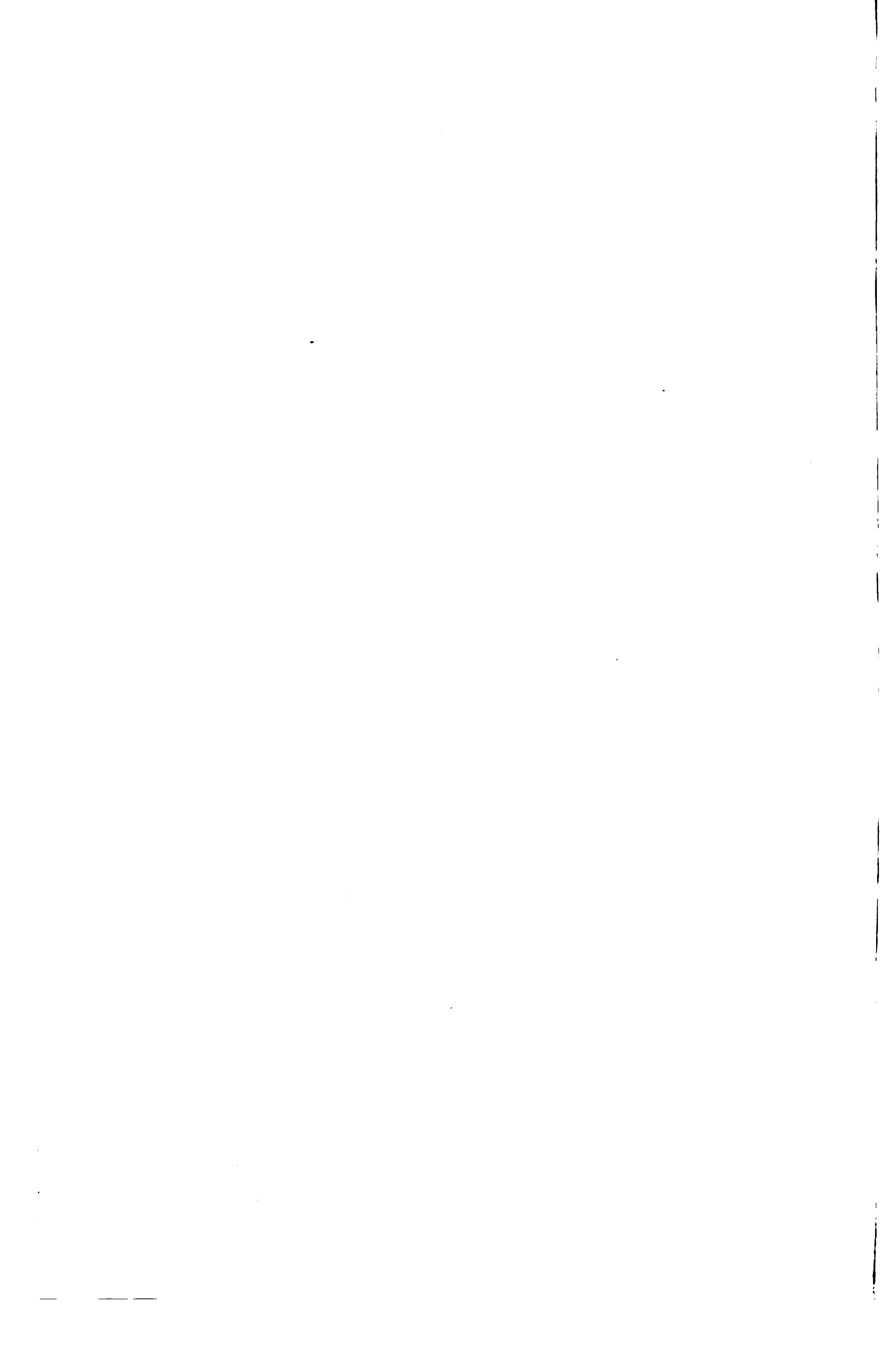
Alle Bedingungen des Friedens und jede einzelne zu ihrem Teil gemahnen noch einmal an die Erbitterung langer Kriegsjahre, an den Haß der Bewohner des Ordenslandes, der nicht gerastet hatte, ehe nicht das Bündnis mit Polen geschlossen, und der den Kampf begonnen, ehe nicht der alte Landesherr gedemütigt und aus seiner Schöpfung vertrieben war. Mit polnischer Hülfe hatte der Preußische Bund sein letztes Ziel erreicht. Indem er die Ritterschaft dem Willen des Slawen unterwarf, den er selbst herbeigerufen und mit allen Kräften unterstützt, der ohne deutsche Hülfe niemals der Ritterschaft mächtig geworden wäre, bewies er dem Polenkönig sich gleichsam dankbar und erkenntlich dafür, daß er die Förderung des Unternehmens gegen die Ritter von seiten des Preußischen Bundes gnädig zu billigen geruht hatte. Zugleich zeigte die Annahme der Friedensartikel durch den Orden, daß in diesem die Kraft zu längerem Widerstand, die Hoffnung auf eine bessere Zukunft völlig erstorben waren. Auch er hatte gerungen und wahrlich unter nicht geringeren Opfern, als seine Gegner sie brachten, — wenn aber ihr Eifer oftmals laut gepriesen wird, warum tadelt man den Orden, daß er alles tat, um sich selbst, um für sich auch seinen Staat zu erhalten? Seit dem Tage von Tannenberg und dem ersten Abfall seiner Untertanen hatte er die alte Kraft zu Glück und Erfolg eingebüßt, die vorzeiten ihn erfüllt und emporgetragen hatte, — wer historisch gewordene Rechte und historisch werdende Rechte anerkennt, wird das Sinken und den Fall der Ritterschaft nicht weniger bedauern als er im Ansturm und Sieg der preußischen Stände neu sich erhebende Bildungen staatlichen Lebens erblickt, die nach Geltung verlangten, um erst in späteren Zeiten ein Urteil über ihren Wert oder Unwert zu erlauben. Der Historiker wird sich frei fühlen von dem Gedanken des alten Römers, wie ihn der Dichter umschrieb, daß nämlich die siegreiche Sache den Göttern, einem Cato aber die unterliegende gefiel, — der Deutsche wird Schmerz empfinden über den Untergang des Ordens wie über selbsterfahrenes Leid: er war deutsch, der Eiche vergleichbar, die lange der Sturm umbraust, bis der Boden, den sie beschattet, ihr die Nahrung ver-

jagt, und die dann zusammenbricht, gewaltig selbst im Sturze und dabei zum Schaden dem Walde, dessen Zierde sie war. Allerdings wird hier die Warnung ertönen, nicht nationalen Empfindungen und Stimmungen Einfluß auf das Urteil zu verstatten, das doch historisch sein solle; man wird daran erinnern, daß die Zeit des fünfzehnten Jahrhunderts noch nicht Erwägungen nationaler Art zu entscheidenden Triebkräften ihres politischen Handelns und Wollens gemacht habe. Uns ist bekannt, daß eine Chronik jener Tage die Darstellung des preußischen Bundes und des dreizehnjährigen Krieges mit den gelassenen Worten schließt: „Also ist nun eine ganze Einigkeit gemacht, Gott gebe zu ewiger Seligkeit. Amen", — sie zu wiederholen und uns zu eigen zu machen, dazu fehlt uns der Gleichmut, die Unempfindlichkeit. Zugleich aber können und wollen wir nicht verstehen, daß in einer deutschen Stadt wie Breslau die Freudenglocken über den polnischen Sieg geläutet wurden, weil man hoffte, daß nunmehr die freigewordene Kraft des einen Slawenkönigs den anderen Slawenfürsten auf dem böhmischen Thron, Georg Podiebrad († 1471), zu Fall bringen werde, — die größte Stadt Schlesiens erschien als gesinnungsverwandt jenem kaltblütig und unbeugsam kämpfenden Danzig, dessen Politik zeigen sollte, „wie vollständig auch auf dem Boden der Kolonisation die Entwicklung der ständischen Gegensätze das nationale Bewußtsein untergraben hatte". —

Nicht ganz ein halbes Jahr nach dem Abschluß des Friedens, am 4. April 1467, starb Ludwig von Erlichshausen, der erste Hochmeister, dem das Grab nicht mehr in der St. Annengruft der Marienburg, sondern im Chor des Königsberger Doms bereitet wurde. Siebzehn Jahre lang hatte er den Orden geleitet, soweit er überhaupt zu leiten verstand, eine Zeit der Kämpfe und des Unheils, denen Einhalt zu gebieten auch einem kräftigeren und begabteren Manne unmöglich gewesen wäre. Noch sechsmal nur traten in der Folge die Gebietiger zur Wahl eines Hochmeisters zusammen, bis der letzte, Albrecht von Brandenburg-Ansbach, im Jahre 1525 die Trümmer der Ordensherrschaft zu einem weltlichen, erblichen Herzogtum unter polnischer Hoheit umformte. Erst jetzt war der alte Staat des Ordens ganz vernichtet und gerade hierdurch für die Zukunft gerettet; erst jetzt ward das ehrliche Bekenntnis zum weltlichen Wesen jeder staat-

lichen Ordnung abgelegt, — wir wissen, warum zu ihm der Orden der Ritter des Hospitals St. Marien der Deutschen zu Jerusalem sich nicht hatte verstehen können, wie gegen seine geistlich-weltliche Aristokratie der Preußische Bund unter den Bewohnern des Ordenslandes und mit ihm Polen ankämpften, um sie zu vernichten und nach zähem Ringen sie noch immer, wenngleich in geschmälertem Besitze von Ostpreußen, dulden zu müssen. Den kleinen Anfängen der Ritterschaft war ein rasches Wachstum gefolgt, und lange hatte sie sich in stolzer Höhe zu behaupten vermocht, — ihr Niedergang offenbarte eine erstaunliche Lebenskraft inmitten einer Umgebung, die in der ritterlichen Genossenschaft nur ein Überbleibsel der Vergangenheit erkennen wollte, dem das Recht des Daseins abzusprechen wäre. Die Eroberung von Konstantinopel durch die Türken, das Scheitern des von Papst Pius II. (1458—1464) geförderten Planes eines Kreuzzugs wider den neuen Feind der Kirche, die Katastrophe endlich des Deutschen Ordens in Preußen — alles zeigte, daß die großen Weltverhältnisse sich geändert hatten, daß die Idee des Streites der Waffen, wie sie einst ein religiös entflammtes Zeitalter erfüllt, jetzt als veraltet angesehen werden mußte. „Für den Orden“, sagt Leopold von Ranke, „war kein Raum mehr in der Welt.“

Altenburg
Piererische Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.



Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt IX. 1913.

Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.

Von

Walther Vogel.



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1913.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
„	„	„	21—30	„	„	„	„	$87^{1}/_{2}$	„
„	„	„	31—40	„	„	„	„	85	„
„	„	„	41—50	„	„	„	„	80	„
„	„	„	51—100	„	„	„	„	75	„
„	„	„	101—200	„	„	„	„	70	„
„	„	„	201 und mehr	„	„	„	„	65	„

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walther Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.** Von Georg Sello.

Blatt III. 1907. **Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.** Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. 1908. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. 1909. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Blatt VI. 1910. **Wismar im Mittelalter.** Von Friedrich Techen.

Blatt VII. 1911. **Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.** Von Rudolf Häpke.

Blatt VIII. 1912. **Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen** bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466. Von Albert Werminghoff.

Preis je 1 Mark.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt IX. 1913.

Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.

Von

Walther Vogel.



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1913.

Altenburg
Piererische Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

I.

Die Hansestädte und das revolutionäre Frankreich.

„Frankreich schuf sich frei. Des Jahrhunderts edelste Tat hub
Da sich zu dem Olympus empor.
Bist du so eng begrenzt, daß du sie verkennest, umschwebet
Diese Dämmerung dir noch den Blick,
Diese Nacht: so durchwandre die Weltannalen und finde
Etwas darin, das ihr ferne nur gleicht,
Wenn du kannst."

Mit solchen Worten überströmender Begeisterung begrüßte der Sänger des Messias die Ereignisse von 1789. Und er gab damit nur einer Stimmung Ausdruck, die in den Hansestädten, wie im übrigen Deutschland, weit verbreitet war. Die Masse der Bevölkerung allerdings stand schon aus Mangel an näherer Kenntnis der Ereignisse — noch waren ja Zeitungen und Zeitunglesen eine Seltenheit — den großen Weltbegebenheiten ziemlich gleichgültig gegenüber; stolz auf den etwas verblichenen Glanz seiner reichsstädtischen Freiheit, zufrieden mit dem ihm verfassungsmäßig zustehenden Anteil am Stadtregiment, über dessen peinlich genauer Beobachtung er allerdings argwöhnisch wachte, konnte der hansestädtische Bürger sich die patriarchalische Leitung der Senate wohl gefallen lassen. In den Kreisen der Gebildeten aber brachte man den Ideen von 1789 aufrichtige Sympathie entgegen. Man hoffte, die Morgenröte der Freiheit „Galliens" werde ein Zeitalter der Brüderlichkeit und Gerechtigkeit für ganz Europa herauffführen, und es gab viele, die diesen Glauben bis in die Zeit des Konsulats bewahrt haben, anders als Klopstock, der seinen Irrtum schon nach wenigen Jahren eingestand.

Gelegentlich hat diese Stimmung im übrigen Deutschland Anlaß gegeben, den Hansestädten während der folgenden Ereignisse eine unpatriotische Hinneigung zur Französischen Republik vor=

zuwerfen. Damit tat man ihnen doch unrecht. Die an der Spitze der kleinen Handelsrepubliken stehenden Staatsmänner waren viel zu nüchterne Politiker, um sich durch den Freiheitsrausch zu unvorsichtigen Schritten hinreißen zu lassen. Wenn sie ein möglichst freundschaftliches Verhältnis zu der so überraschend schnell zur kontinentalen Vormacht emporgestiegenen Republik zu unterhalten strebten, so geschah es einzig und allein in der Absicht, die großen Handelsinteressen der Städte in Frankreich zu schützen. Denn nicht wenig stand hier für die hanseatischen Gemeinwesen auf dem Spiele.

Im Laufe des 18. Jahrhunderts hatte es Frankreich verstanden, mit den Produkten seiner aufblühenden westindischen Besitzungen sich eine beherrschende Stellung auf dem europäischen Kolonialwarenmarkt zu schaffen. Portugal und Holland, früher die Hauptlieferanten in diesem Handelszweige, wurden überflügelt. Hamburg, das den größten Teil Deutschlands mit Kolonialwaren versorgte, bezog jetzt nicht mehr Brasilzucker über Lissabon, sondern westindischen Zucker aus Bordeaux und Havre. Der Import aus den französischen Häfen nach den Hansestädten überstieg im Jahre 1788 die Summe von 50 Millionen Livres; die gesamte französische Wareneinfuhr (zu Wasser uud zu Lande) nach den Hansestädten beim Ausbruch der Revolution betrug mit über 60 Millionen mehr als der französische Import nach allen übrigen Ländern Europas. Über dreiviertel dieses Verkehrs, 49 Millionen, gingen nach Hamburg, etwa 11 Millionen nach Bremen, während Lübeck mit etwa 2 Millionen seiner Lage entsprechend die schwächsten Beziehungen zu Frankreich unterhielt. Es bezog in der Hauptsache nur Bordeauxweine, während in Hamburg der westindische Kaffee und Zucker den französischen Verkehr, und, wie erwähnt, die Kolonialwareneinfuhr überhaupt, beherrschte. Als weitere Einfuhrartikel gesellten sich dazu noch Öl und Südfrüchte, Seesalz, Seidenwaren und andere Manufakturen. Den Ausgleich in der Handelsbilanz ermöglichte den deutschen Nordseestädten vor allem die Ausfuhr der schlesischen, sächsischen und westfälischen Leinenwaren, die als Gegenwert nach den westindischen Kolonien gelangten. Außerdem versorgten sie Frankreich selbst mit Schiffbaumaterialien (Holz, Tauwerk, Hanf usw.), vor allem auch mit Getreide und anderen Lebensmitteln. 643 Schiffe von 107846 Tonnen Tragfähigkeit

vermittelten im Jahre 1789 diesen Verkehr; davon waren nur elf französische, dagegen 422 hanseständtische, meist hamburgische, Fahrzeuge; die holländische Reederei hatte den zweitstärksten Anteil an dieser Verbindung.

Kaum bedarf es ausdrücklicher Erwähnung, daß der Ausbruch der Revolutionskriege schwerwiegende Folgen für den Seehandel der Hansestädte mit Frankreich nach sich ziehen mußte. In wenigen Jahren sah sich Frankreich seiner Handelsflotte und seiner Kolonien beraubt. Ein greuelvoller Negeraufstand, durch die unkluge Freiheitserklärung des Konvents entfesselt, verheerte San Domingo, die Perle des Antillen, die anderen Inseln belegte das seemächtige England mit Beschlag. Eine völlige Umwälzung in der Richtung des hanseständtischen Kolonialwarenhandels war das notwendige Ergebnis dieser Vorgänge. Was Frankreich verlor, das gewann in erster Linie England, und der Gewinn war umso größer, als 1795 auch Holland, in den Strudel der Revolution gerissen, seinen schon durch den Amerikanischen Krieg erschütterten Seehandel völlig dahinsinken sah. Ein großer Teil des Amsterdamer Geschäfts verzog sich nach dem neutralen Hamburg; die kurz zuvor erfolgte Vollendung des Eiderkanals erleichterte Hamburg die Aufgabe, das Erbe Amsterdams als des ersten Getreidemarktes auf dem Kontinent anzutreten. Der Verkehr der Hansestädte mit England aber nahm einen geradezu erstaunlichen Aufschwung. Der Schiffsverkehr Hamburgs mit England stieg von 1789 bis 1800 auf das Vierzehnfache, der Bremens auf das Fünffache. Von Hamburg gingen nach England (und Schottland)

1789:	28	Schiffe mit	4 136	Tonnen
1800:	377	Schiffe mit	56 311	Tonnen,

von Bremen:

1789:	21	Schiffe mit	3 110	Tonnen
1800:	123	Schiffe mit	16 566	Tonnen.

Die Zahl der allein von London in Hamburg einlaufenden Schiffe verdreifachte sich in dem Jahrzehnt 1791/1800 (von 60 auf 198). Zunächst gründete sich dieses Wachstum auf den Kolonialwarenhandel. Bezog doch Hamburg 1798 von London $4^1/_2$ Million Pfund Kaffee, von Liverpol gar 10 Millionen Pfund. Aber auch andere Umstände wirkten in derselben Richtung. Der Krieg belebte die Gewerbetätigkeit in England außerordentlich, die

Bevölkerung der Industriestädte wuchs in den 90er Jahren rasch an und bedurfte einer vermehrten Getreide- und Lebensmittelzufuhr. Der Überschuß der Getreideeinfuhr Englands über die Ausfuhr verzehnfachte sich in den beiden letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts (im Durchschnitt 1780/90 : 219000 Quarter, 1801 : 2349000 Quarter), und die Hauptmasse dieser Getreideausfuhr stammte aus Deutschland, vorzugsweise aus Preußen (Danzig) und Pommern. Kein Wunder, daß die deutsche Reederei im Schiffsverkehr der Themse 1798 mit 699 Schiffen nächst der britischen an erster Stelle stand, daß der Wert des Londoner Ein- und Ausfuhrhandels mit Deutschland selbst den mit Ostindien oder Westindien übertraf. Für Hamburg war neben der Kolonialwareneinfuhr namentlich noch die Kohlenzufuhr aus Newcastle — zum Betrieb der Zuckersiedereien — unentbehrlich. Der Verkehr mit Frankreich ging nun allerdings zurück, aber doch nicht im gleichem Maße, wie man nach der Zunahme der englichen Einfuhr erwarten sollte. Mit anderen Worten, der englisch-französische Seekrieg brachte für den hansestädtischen Seehandel nicht nur eine Verlegung, sondern eine bedeutende Steigerung des Geschäfts mit sich.

Aber England war nicht der einzige Erbe des französischen Kolonialwarenhandels. Noch eine andere Nation beteiligte sich mit Eifer am zunehmenden Seehandel mit überseeischen Genußmitteln und Rohstoffen, die jungen Vereinigten Staaten von Nordamerika. Da die amerikanische Schiffahrt in den Handelswirren der napoleonischen Zeit keine unbeträchtliche Rolle spielt, müssen wir auf diesen Zweig des hansestädtischen Verkehrs wenigstens einen kurzen Blick werfen. Schon der Befreiungskrieg selbst, etwa von 1780 an, hatte Versuche zur Anknüpfung einer direkten Handelsverbindung der aufständischen Kolonien mit den Hansestädten hervorgerufen, die zunächst freilich noch den Charakter wilder und ziemlich unbedachtsamer Spekulation trugen. Der eigentliche Aufschwung des amerikanischen Verkehrs mit Hamburg und Bremen datiert erst seit den neunziger Jahren. Seine Entwicklung übertraf womöglich noch die des Verkehrs mit England an Schnelligkeit und Umfang. „Eine Hauptursache des in den letzten Jahren zunehmenden Gewühls der Hamburger Handlung kömmt von Nordamerika her", schrieb Johann Georg Büsch im Jahre 1797. Einige Zahlen mögen das näher beleuchten: 1790 figurierten die

Hansestädte mit 478 000 Dollars an fünfter Stelle in der Liste der nordamerikanischen Ausfuhr; sie standen weit zurück hinter Großbritannien mit mehr als 9 Millionen, Frankreich mit 4¾ Millionen Dollars. Fünf Jahre später hat sich das Bild schon völlig gewandelt: mit 9⅔ Millionen sind die Hansestädte an die zweite Stelle gerückt, die amerikanische Ausfuhr nach den deutschen Seeplätzen übertrifft sogar die nach Großbritannien mit sämtlichen Kolonien, ja bald die nach Großbritannien und Frankreich zusammengenommen. Dieses erstaunliche Wachstum zeigte freilich die Merkmale ungesunder Überhastung. Ein wildes Spekulationsfieber hatte die Handelskreise ergriffen, der Hamburger Markt war mit Kolonialprodukten überfüllt — erreichte doch die amerikanische Einfuhr nach den Hansestädten die unglaubliche Höhe von über 17 Millionen Dollars — übereilte Verschiffungen deutscher Waren nach Spanisch-Amerika kamen hinzu, und so brach im Frühjahr 1799 eine schwere Handelskrise über Hamburg und Bremen herein. Dank der Festigkeit seiner Bank und Valuta überstand doch Hamburg die Krisis verhältnismäßig rasch und leicht; der nordamerikanische Handel der Stadt war gut genug fundiert, um nicht ernstlich und dauernd in Mitleidenschaft gezogen zu werden. Auch in Bremen verhüteten die klugen Maßnahmen der Regierung, namentlich die Errichtung einer Warenbank, größere Verluste.

Es handelt sich bei dem amerikanischen Verkehr noch nicht vorwiegend um einen direkten Austausch einheimischer Erzeugnisse. Auch die Vereinigten Staaten dienten vielmehr als Durchfuhrland für westindische Kolonialwaren, Zucker und Kaffee; im Jahre 1798 war die hamburgische Zuckereinfuhr aus Nordamerika vier- bis fünfmal so groß als der direkte Import aus Westindien. Unter den Einfuhrgegenständen nordamerikanischen Ursprungs standen Tabak und Reis voran. Der Anteil der hansestädtischen Reederei an diesem Verkehr blieb zunächst geringfügig, weil es ihr an Ausfrachten fehlte. Seit 1797 machte sie zwar rasche Fortschritte, aber überwiegend fand der Warenaustausch unter amerikanischer Flagge statt, die 1796 von nicht weniger als 239 Schiffen im Hamburger Hafen gezeigt wurde. Diese Amerikaner vermittelten nicht nur den Handel mit den Vereinigten Staaten selbst, sondern beteiligten sich in freier Tramp- oder, wie man damals sagte, Aventure-Fahrt, nach allen Ländern — ein Umstand, dem

während der Kontinentalsperre eine gewisse Bedeutung zukommen sollte. Beispielsweise versorgten sich 1796—97 hamburgische Zuckersiedereien durch amerikanische Schiffe mit dem unentbehrlichen Rohstoff aus Manila.

Aus dem Gesagten erhellt wohl zur Genüge, welcher Richtschnur die hanseſtädtische Politik inmitten der europäischen Kriegswirren allein folgen konnte. Die Handelsbeziehungen mit Frankreich blieben bedeutend genug, um eine Fortdauer des freundschaftlichen Verhältnisses, wie es zur Zeit der Monarchie bestanden hatte, auch unter der Republik wünschenswert zu machen. Aber eine einseitige Parteinahme für diese verbot schon die Rücksicht auf den so rasch emporblühenden Verkehr mit dem Hauptgegner Frankreichs, mit England. Mit anderen Worten, strikteste Neutralität, Neutralität zur Aufrechterhaltung des Seehandels nach allen Seiten, mußte das A und O der hanseſtädtischen Politik bilden, übrigens ein Leitstern, dem die Städte seit den Zeiten des Untergangs althansischer Seemacht, seit dem nordischen Dreikronenkriege 1563—70, in allen kriegerischen Verwicklungen, die sie berührt hatten, gefolgt waren.

Freilich stießen die Neutralitätswünsche der Hansestädte diesmal auf nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Dem Handelstraktate der Städte mit Frankreich von 1716 war ein Separatartikel angehängt, in dem Frankreich unter der Bedingung der Gegenseitigkeit den Hansestädten auch während eines Krieges mit dem Reiche freien Verkehr zugestand, und dieser Artikel war auch in die Verträge von 1769 und 1789 übergegangen. In der Tat hatte der Kaiser während der früheren Reichskriege nicht auf „Affigierung der Avocatorien", die den Handel mit dem Reichsfeinde verboten, bestanden und den Verkehr stillschweigend geduldet. Es war also verständlich, wenn die Städte auch 1792 beim Ausbruch des Krieges die Beibehaltung der für sie so vorteilhaften milden Praxis erhofften. Keineswegs wollten sie dem Kaiser verweigern, was des Kaisers war. Pietät und schuldiger Respekt gegen das altehrwürdige, für sie freilich, ach, so nutzlose Corpus des Heiligen Römischen Reichs gingen weit genug, um die Stellung der gewünschten Truppenkontingente nicht zu verweigern. Aber damit meinte man auch seine Pflicht erfüllt zu haben. Der Kaiser sollte gewissermaßen nur das eine, auf die militärische und finanzielle

Hilfe gerichtete Auge öffnen, das andere aber, das die Fortdauer der Kommerzien zur See mißfällig bemerken konnte, gnädigst zudrücken. Und sind wir berechtigt, diese Stellungnahme unlogisch zu nennen, wo doch von einer kaiserlichen Seemacht zum Schutze der hanseſtädtischen Lebensadern niemals etwas zu merken gewesen? Aber weder auf kaiserlicher noch auf französischer Seite hatte man diesmal mit solchen Argumenten Glück. Das bewaffnete Einschreiten gegen das revolutionäre Frankreich, das Frankreich der Jakobiner und Königsmörder, war eben etwas anderes als die Kabinettskriege gegen die Monarchie des Roi Soleil. Der Kaiser wollte zwar auf dem öffentlichen Anschlag der Handelsverbote nicht unbedingt bestehen, gab sich aber „der gänzlichen Zuversicht hin, daß der Inhalt der Inhibitorien mit strengster Gewissenhaftigkeit befolgt werde". Die Haltung Frankreichs wurde durch widerstreitende Erwägungen verschiedener Art bestimmt und erhielt dadurch einen etwas verschleierten, zweideutigen Charakter. Einerseits war das Nationalgefühl der Republikaner durch die Ausweisung des französischen Gesandten am niedersächsischen Kreise, Lehoc (1793), und die Nichtanerkennung des 1795 als dessen Nachfolger nach Hamburg entsandten Reinhard beleidigt; auch beklagte man sich über die Aufnahme zahlloser Emigranten, die Hamburg zu einem Herd der Verschwörungen gegen die Republik machten. Vor allzu scharfem Vorgehen aber hielt doch wieder die Einsicht in den großen kommerziellen Nutzen ab, den der neutrale Handel der Städte der Republik gewährte. Dazu kam aber noch ein weiteres. Die große Bedeutung der Elb- und Wesermündung als Eingangspforte des englischen Handels in das Innere des Kontinents blieb den französischen Machthabern keineswegs verborgen. Der Gedanke der Kontinentalsperre lag seit den Tagen des Direktoriums in der Luft. Reinhard, der übrigens eifrig für die Unabhängigkeit der kleinen Handelsrepubliken eintrat, sprach 1797 geradezu die Hoffnung aus, daß sich die Völker des Kontinents nach Herstellung des allgemeinen Friedens vereinigen würden, um Großbritannien mit bewaffneter Hand ein Seerecht nach ihrem Willen aufzuzwingen und seinen Schiffen den Zugang zu den Häfen des Kontinents zu sperren. Wenn die Staatsmänner an der Seine schon damals an eine Okkupation der deutschen Strommündungen dachten, so verstanden sie es doch geschickt, einen etwaigen

Argwohn der Städte in dieser Hinsicht auf Preußen, Dänemark und Hannover abzulenken, die ja in der Tat die hanseatische Selbständigkeit viel unmittelbarer bedrohen zu können schienen. Umringt von solchen Gefahren, setzten die Hansestädte ihre ganze Hoffnung auf die Eifersucht der sie umgebenden Mächte und auf den Schutz Frankreichs; gern kehrten sie im diplomatischen Verkehr mit diesem die republikanische Verfassung der eigenen Gemeinwesen heraus. Das nächste und fast stets von Erfolg gekrönte Streben der französischen Politik ging aber dahin, sich einstweilen den wohlwollenden Schutz dieser „schwachen Kinder, die der hilfreichen Hand bedurften" (Reinhard 1797) tüchtig bezahlen zu lassen. Ein kurzer Überblick über die wichtigsten Ereignisse an der nordwestdeutschen Küste seit 1795 wird uns lehren, welche Ergebnisse das Widerspiel der hansischen Neutralitätspolitik und der Schachzüge der französischen Diplomatie zeitigte, die letzten Endes doch auf die Sperrung der Strommündungen abzielten.

Die Besetzung Bremens und Cuxhavens durch hannoversche und englische Truppen 1795 gab den Hansestädten zum ersten Male einen Vorgeschmack, was sie im Kampf der Großmächte zu vergewärtigen hatten. Bremen benutzte nun die Friedensverhandlungen zu Basel, um sich des französischen Schutzes gegenüber englischen Gewalttätigkeiten zu versichern, aber die beiden anderen Städte wollten damals noch von einer direkten Anlehnung an Frankreich nichts wissen. Diesem Zwiespalt hatte es Bremen zu danken, daß es von den Streitigkeiten um die Anerkennung des Gesandten Reinhard nicht unmittelbar betroffen wurde, die damit endeten, daß Hamburg die Summe von 5 Millionen Livres opferte und damit das von Frankreich zur Vergeltung auf seine Schiffe gelegte Embargo ablöste. Wie erwähnt, waren seit 1795 Gerüchte über eine drohende Besetzung und Sperrung der Strommündungen durch Frankreich verbreitet. Zum Schutze der norddeutschen Neutralität zog Preußen mit einigen anderen Reichsständen eine militärische Demarkationslinie. Auch die Hansestädte mußten dieser im Anschluß an die niedersächsische Kreisverfassung gebildeten „Neutralitäts-Associaton" beitreten, der sie es in der Tat zu verdanken hatten, daß die französischen Invasionspläne unausgeführt blieben. Die militärischen Maßnahmen Preußens riefen aber aufs neue in den Hansestädten Befürchtungen vor einer Annektion durch

Preußen und Dänemark wach; Befürchtungen, die zwar von Preußen ausdrücklich für grundlos erklärt wurden, doch mit dem Hinzufügen, daß wirklich entsprechende Vorschläge von Österreich gemacht worden seien. Auch die Direktorialregierung hatte den Städten vertrauliche Mitteilung von der beabsichtigten Mediatisierung zukommen lassen. Als diese nun bei ihr um Unterstützung nachsuchten, ersah sie sogleich die günstige Gelegenheit, ihrer trostlosen Finanzlage mit Hilfe des blühenden Handels der Hansestädte aufzuhelfen. Der hansische Geschäftsträger in Paris, Schlüter, erschreckt durch französische Drohungen mit Embargo, ließ sich zu übereilten Zugeständnissen herbei; nach langen Verhandlungen mußten sich die Städte zum zweiten Male zur Zahlung einer erheblichen Summe (Hamburg 4, Bremen 2 Millionen, Lübeck 800000 fr.) bequemen, die zwar offiziell den Charakter einer Anleihe trug, aber bei der Wertlosigkeit der in Austausch gegebenen „batavischen Reskriptionen" doch ein bedeutendes Opfer darstellte. Dafür sagte Frankreich seine Beihilfe auf den eben beginnenden Verhandlungen des Rastatter Friedenskongresses zu. Diese wurde denn auch mit so auffälliger Bereitwilligkeit geleistet, daß namentlich Bremen in ein schiefes Licht gerückt wurde. Es ist aber bekannt, welches Ende der Kongreß nahm. Erst nach dem Abschluß des Friedens von Luneville schienen sich die Städte ihrem Ziele zu nähern. Napoleon, der sich freilich nicht gescheut hatte, sie inzwischen noch zweimal zum Objekt seiner Gelderpressungsversuche zu machen — zur Beilegung der Affäre Chapeaurouge mußte Hamburg wieder für mehr als 4 Millionen batavische Reskriptionen kaufen — sprach feierlich seine Absicht aus, die Unabhängigkeit der Hansestädte zu schützen. Seine Äußerung war lediglich dadurch veranlaßt, daß Preußen Miene machte, ihm in diesem „Schutz" durch Besetzung der Städte zuvor zu kommen. Es handelte sich damals um das Vorgehen des zweiten nordischen Neutralitätsbündnisses gegen England, in dessen Verfolg Hamburg in der Tat kurze Zeit (März — Mai 1801) dänische Truppen in seinen Mauern sah. Wie unwirksam der so eifrig angetragene Schutz der Nachbarmächte, mochte er nun von französischer, preußischer oder dänischer Seite kommen, in Wirklichkeit war, das erwies sich freilich gerade in diesen Tagen zur Genüge. Englands Übermacht zur See trat klar in Erscheinung. Nach der Schlacht auf

der Kopenhagener Reede mußten sich Dänemark und mit ihm die verbündeten nordischen Mächte unter den Willen des seegewaltigen Albion beugen. Nur eine gleichwertige Seemacht hätte den Handel der Städte wirklich vor aller Vergewaltigung behüten können; da eine solche aber nicht vorhanden war, so mußten die Städte auch weiterhin darauf bauen, daß England im wohlverstandenen eigenen Interesse ihre Neutralität respektieren werde. Der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 gab ihrer Zuversicht neue Nahrung. Sie retteten nicht nur ihre Unabhängigkeit, sondern erhielten auch die Erfüllung ihres alten Wunsches, die Neutralität ihres Seehandels in allen Reichskriegen, zugesagt. Kein Wunder, daß sie sich in die Hoffnung wiegen konnten, ihre Erhaltung als selbständige, neutrale Seehandelsplätze sei gewissermaßen eine Naturnotwendigkeit und werde, weil im Interesse aller liegend, auch von allen begünstigt werden. Das ganze Streben ihrer Politik ging nur dahin, anstelle des einseitigen Schutzes, der Protektion, wie sie erst kürzlich noch Napoleon zugesichert hatte, die Garantie der europäischen Großmächte zu setzen. Bald genug sollten sie aus diesen Träumen zur rauhen Wirklichkeit erwachen.

Der Friede von Amiens hatte nur die Bedeutung eines vorübergehenden Stillstands in dem Ringen zwischen der größten Landmacht und der größten Seemacht Europas. Im Frühling 1803 war der abermalige Bruch eine vollendete Tatsache. Diesmal aber gedachte Napoleon mit den alten Plänen des Direktoriums Ernst zu machen. England sollte an seiner verwundbarsten Stelle, in seinem blühenden Handel noch Mitteleuropa, getroffen werden. Die Instruktion Mortiers, der im Mai und Juni Hannover besetzte, lautete dahin, sich in Hamburg und Bremen aller englischen Schiffe und Magazine zu bemächtigen, die Auslieferung der englischen Matrosen zu erzwingen, und die Ein- und Durchfuhr aller englischen Waren zu verhindern. Damit ist, wenn das Wort auch noch nicht ausgesprochen wurde, die Politik der Kontinentalsperre in allen wesentlichen Punkten eingeleitet.

Durch die Besetzung Ritzebüttels wurde die hanseatische Neutralität verletzt; die Wegnahme der englischen Schiffe glückte Mortier nicht mehr, sie waren rechtzeitig in zwei Flotten unter Konvoi abgesegelt. Noch gab man sich in den Hansestädten der Hoffnung hin, daß die Okkupation Hannovers und die Handels-

störung vorübergehend sein werde, da traf die Nachricht ein, daß England am 25. Juni zur Vergeltung die strengste Blockade über Elbe und Weser verhängt habe. Auch neutralen Schiffen wurde weder die Einfahrt noch die Ausfahrt gestattet. Die Erregung in Hamburg richtete sich nun weit mehr gegen England als gegen Frankreich. Ein so scharfes Vorgehen hielt man nicht für gerechtfertigt, man meinte, England habe seinen Seehandel ruhig, wie früher schon öfter, unter neutraler Flagge fortsetzen können. Selbst in englischen Handelskreisen war man überrascht und verwandte sich für Aufhebung der Blockade, doch nur mit dem Erfolg, daß die Einfuhr von 3000 Last Steinkohlen nach Hamburg gestattet wurde, mit deren Hilfe die dortigen Zuckersiedereien ihren Betrieb notdürftig fortsetzen konnten. Im übrigen wurde die Blockade streng durchgeführt, Hamburger Grönland- und Archangelfahrer weggenommen und als gute Prisen behandelt, als ob sie einer feindlichen Nation angehörten.

Der Seeverkehr auf der Elbe und Weser stockte nun völlig, aber der Handel läßt sich nicht so leicht sperren, solange er noch ein Hinterpförtchen offen sieht. Das holsteinische Tönning wurde jetzt der Seehafen Hamburgs. Das kleine öde Städtchen am gelblichfließenden Eiderstrom erlebte bewegte Tage, sah ungewohntes Treiben in seinen Straßen. Eine Anzahl Hamburger Handelshäuser etablierte Kontore, der Hafen war mit Schiffen, besonders amerikanischen, überfüllt — im Juli lagen ihrer nicht weniger als 80 auf der Reede — und die dänische Regierung bemühte sich durch Bereitstellung des königlichen Packhauses zur Lagerung der Güter, durch Erweiterung des Hafens und andere Anstalten den Verkehr zu erleichtern. Die Existenz des 1784 erbauten Eiderkanals erwies sich als ein großer Vorteil; 4000 Schiffe passierten diesen im Jahre 1803, und die Jahres-Zolleinnahme in Tönning stieg von 25 000 plötzlich auf 200 000 Reichstaler. Der Verkehr mit Hamburg wurde anfänglich durch die Wattfahrer besorgt, bis die Engländer im August auch diese Verbindung sperrten; seitdem war man auf den Landtransport mit Frachtwagen angewiesen, der jedoch seiner Kostspieligkeit und der vielen Diebstähle wegen nur einen mangelhaften Notbehelf darstellte. Auch über Kopenhagen, Kiel und Lübeck gingen teilweise die nach Hamburg und Altona designierten Güter. Etwas besser war Bremen daran.

Die Weser wurde zwar ebenfalls blockiert, und man beorderte anfänglich die nach Bremen bestimmten Schiffe nach Emden, dem nun eine ähnliche Rolle wie Tönning für Hamburg zufiel; neutrale Flaggen, von denen man bisher kaum etwas gehört hatte, die Kniephäuser, die Papenburger, flatterten auf den Schiffen im Hafen. Als aber die sowieso schon beschwerliche Verbindung mit Bremen auf den oldenburgischen Flüßchen und Landstraßen durch den Winter völlig gesperrt wurde, verfiel man auf die Idee, die ebenfalls blockadefreie Jade als Ausgangspforte Bremens zur See zu benutzen. Es zeigte sich, daß dieser Meerbusen keineswegs so unzugänglich für große Schiffe war, wie man bisher angenommen hatte. Über Varel wurde nun bis zum Ende der Blockade ein ziemlich lebhaftes Verfrachtungsgeschäft, besonders in Leinwand, betrieben.

Wenn die Blockade auch im folgenden Jahr etwas erleichtert wurde, so hat sie doch durch ihre lange Dauer den Hansestädten erheblichen Schaden zugefügt. Erst als die französischen Truppen zur Teilnahme am dritten Koalitionskrieg nach Süden abrückten, hob England am 9. Oktober 1805, nach 2¼ Jahren die Blockade auf. Besonders hatten das Gewerbe, z. B. die Zuckersiedereien, das Handwerk, die kleine Geschäftswelt, die aus dem Hafenbetrieb ihre Nahrung zog, gelitten; von den 153 Fallissements, die während der Sperre in Hamburg vorfielen, betrafen die meisten kleinere Vermögen von 5000—50000 Mark Banko. Der Warenhandel lag zwar auch schwer darnieder, doch verstand es die Kaufmannschaft vielfach ihre Verluste auf andere Weise, z. B. durch das glänzend aufblühende Assekuranzgeschäft, wettzumachen. Auch die hanseatischen Staatskassen hatten wieder bluten müssen. Da die hannoverschen Revenuen nicht ausreichten, um die französische Okkupationsarmee zu unterhalten, erzwang man von den Städten eine Anleihe von über 6 Millionen Livres. Die Zukunft der Städte schien unsicherer denn je, und Gewaltstreiche Napoleons, wie die Aufhebung des englischen Gesandten Rumbold in Hamburg (1804), führten ihnen deutlich genug vor Augen, wessen sie sich von ihrem „Protektor" zu versehen hatten. Noch immer aber hofften sie, daß die Eifersucht der Großmächte ihnen den Verlust ihrer Unabhängigkeit ersparen werde. Der ziemlich plumpe Erpressungsversuch Talleyrands und Bouriennes, des neuernannten

französischen Gesandten in Hamburg, die den Hansestädten gegen einmalige Zahlung von 6 Millionen Livres und eine jährliche Subsidie von 2 Millionen abermals den militärischen Schutz Frankreichs aufnötigen wollten, mißlang deshalb. Die Städte beeilten sich zwar in ihrem Schreiben vom 9. April 1806 den Schutz und das Wohlwollen Napoleons anzurufen, jedoch in Wendungen, die das Erbetene ausdrücklich nur als einen Ausfluß der schon 1803 erteilten Zusicherung der Unabhängigkeit und ewigen Neutralität hinstellten. Auch daß sie gleichzeitig dasselbe Ersuchen an Kaiser Alexander richteten, bewies, daß sie an ihrer alten Forderung: europäische Garantie statt Protektion, festhielten.

Die Gunst des Imperators mochten sie allerdings nicht verscherzen, da ihnen seit der Besetzung Hannovers durch Preußen (Frühjahr 1806) wieder einmal die Gefahr der preußischen Annektion aus unmittelbarer Nähe drohte. Seit April hatte England zudem in Beantwortung der preußischen Handelssperre von neuem die Blockade über Elbe, Weser und Jade verhängt und die hanseatischen Schiffe, wie die preußischen, mit Embargo belegt. Je näher freilich die kriegerische Auseinandersetzung zwischen Preußen und Frankreich rückte, desto mehr wurde die Blockade gemildert, um schließlich Anfang Oktober völlig aufgehoben zu werden. Die plötzliche Ankunft der wieder freigegebenen hanseatischen Schiffe erzeugte eine Überfüllung des Hamburger Marktes mit Kolonialwaren, während gleichzeitig der Absatz im Binnenlande infolge der Kriegswirren immer mehr zurückging.

Die Auflösung des Reiches, die Gründung des Rheinbundes im Sommer 1806 drängten endlich die Städte zu entschiedener Stellungnahme. Preußen wünschte ihren Anschluß an den zu begründenden „Nordischen Reichsbund", doch das Veto Napoleons, das Abraten Englands und ihre eigene Abneigung gegen Aufgabe der Neutralität, standen dem entgegen. Im Herbst 1806 vereinigten sich Deputierte der drei Hansestädte in Lübeck, um ihre künftige politische Stellung zu beraten. Das große Wort auf diesen hanseatischen Konferenzen führte der Bremer Johann Smidt, ursprünglich Theologe, mit jungen Jahren schon zum Senator ernannt, ein hochgebildeter, geistig ungemein regsamer Mann. Er trat entschieden für völlige Unabhängigkeit der Städte unter europäischer Garantie ein, widerriet namentlich einen Anschluß an

Preußen. Im Lichte der kommenden Ereignisse erscheint die Auffassung Smidts seltsam genug. Mit einem geradezu erstaunlichen Optimismus träumte er von einer unabhängigen Zukunft der Hansestädte, die, in voller Selbständigkeit und unbedingter Neutralität eine wirtschaftliche Notwendigkeit für das Handelsleben Europas, gleichsam wie glückselige Inseln inmitten des allgemeinen Kriegstumults, eine Zufluchtsstätte für alle friedliebenden, der Kunst und der Wissenschaft sich weihenden Menschen sein sollten. Die Städte waren jetzt, nach Smidt, „im Begriff, den Gipfel der Freiheit und Unabhängkeit zu erklimmen". Wie demoralisierend muß die jahrhundertelange Neutralitätspolitik der Hansestädte, dieses ohnmächtig-schlaue Sichdurchwinden zwischen den Machtansprüchen der seegewaltigen Großen, gewirkt haben, um selbst bei einem so klarblickenden Geiste derartige Täuschungen hervorzurufen! — Das Gutachten der Konferenz empfahl in der Tat Wahrung der augenblicklichen Unabhängigkeit, der vollen Souveränität der neutralen Hansestädte, sowie eine engere Verbindung, besonders durch Begründung einer gemeinsamen gerichtlichen Höchstinstanz. Am 15. Oktober 1806 wurde das Gutachten von den Deputierten unterzeichnet.

Sie ahnten nicht, daß sich ihr Schicksal schon entschieden hatte. Denn tags zuvor waren bei Jena und Auerstädt die eisernen Würfel gefallen.

II.

Die Kontinentalsperre.

Drei Wege hatte Napoleon im Jahre 1798 dem Direktorium zur Bezwingung Englands angegeben:

1. Die Eroberung Ägyptens, die Bedrohung Indiens und damit der ergiebigsten Quelle des britischen Reichtums
2. Die Landung in England selbst
3. Die Absperrung des europäischen Kontinents gegen Englands Handel und Schiffahrt, die unweigerlich zur Aushungerung und Verarmung des Landes führen müsse.

Alle drei Wege sind betreten worden. Das erste Unternehmen scheiterte endgültig am Tage von Abukir, das zweite am Tage von Trafalgar; zu dem dritten schien der Sieg von Jena die Bahn zu öffnen. Wenige Wochen nach dem Einzug des Imperators in Berlin, am 21. November 1806 erschien das Berliner Dekret, die Proklamation der Kontinentalsperre. Der Erlaß schildert zunächst das allen Grundsätzen des Völkerrechts hohnsprechende Verfahren der englischen Seerechtspraxis: Die Gefangensetzung friedlicher, auf See ihrem Erwerbe nachgehender Untertanen des feindlichen Landes, die Wegnahme feindlichen Privateigentums zur See, die nur auf dem Papier stehende, nicht effektive Blockade nicht nur einzelner Seeplätze, sondern ganzer Küsten und Reiche, die Absicht den gesamten Handel- und Gewerbefleiß des Kontinents zu monopolisieren. Die Pflicht der Selbsterhaltung gebiete, England mit den gleichen Waffen zu bekämpfen. Dementsprechend wurde verfügt:

1. Die Britischen Inseln werden für blockiert erklärt
2. Aller Brief- und Postverkehr mit England, ja sogar die Absendung eines Briefes in englischer Sprache ist verboten
3. Jeder erreichbare englische Staatsangehörige wird Kriegsgefangener

4. Alle englischen Magazine und Waren, alles englische Eigentum, wird beschlagnahmt und eingezogen

5. Aller Handel mit englischen Waren ist verboten, jede Ware, die englischen Ursprungs ist oder aus den englischen Kolonien stammt, verfällt ebenfalls der Wegnahme. Die Hälfte des Ertrags des eingezogenen Handelsgutes und Eigentums dient zur Entschädigung der durch englische Kaper beraubten Kaufleute

6. Kein Schiff, das unmittelbar von England oder seinen Kolonien kommt, wird in einem Hafen zugelassen. Jedes Schiff, das dem auf Grund gefälschter Zeugnisse zuwiderhandelt, wird nebst der Ladung beschlagnahmt und eingezogen, als ob es englisches Eigentum wäre.

Bei Erlaß des Berliner Dekrets befanden sich die Hansestädte schon in französischen Händen. Lübeck hatte zuerst mit den Greueln des Krieges Bekanntschaft gemacht: Blücher hatte sich auf dem Rückzuge in die Stadt geworfen, am 6. November wurde sie von den Franzosen erstürmt und war mehrere Tage dem Wüten der Soldateska preisgegeben. Durch die Plünderung und die drückenden Requisitionen wurde der Wohlstand Lübecks schwer mitgenommen. Hamburg sah am 19., Bremen am 20. November die Feinde in seine Straßen einziehen.

Schon geraume Zeit vorher hatte der Handel gestockt. Die Einkaufsordres waren infolge des Krieges in Binnendeutschland zurückgezogen worden. Die Kaufleute versammelten sich zwar auch im Oktober auf der Hamburger Börse, „aber nicht um Geschäfte zu machen, sondern um zu kannegießern.“ Die Unterbrechung des Postverkehrs mit Wien, Schlesien, Rußland, infolge dessen Zahlungen ausblieben, erfüllte den Kaufmann mit Besorgnis; namentlich das Ausbleiben der russischen Post, dann die Konfiskation englischer Waren auf der Leizíger Messe brachte arge Verlegenheiten. Noch am 16. November hatte die Hamburger Kommerzdeputation Bourrienne 150 000 Mark Crt. überreichen lassen in Erkenntlichkeit für seine angeblichen unausgesetzten Bemühungen, die Kriegsbedrängnisse von der Stadt abzuwenden — drei Tage später ließ Marschall Mortier seine Truppen einrücken.

Die Verkündigung des Berliner Dekrets, die noch vor Ablauf des November in allen drei Hansestädten erfolgte, erregte allgemeine Bestürzung. Die englischen Schiffe waren auf Anordnung des

Vizekonsuls Nicholas rechtzeitig nach Glückstadt beordert worden, so daß sie den Franzosen entgingen; dafür wurden auf Elbe und Weser auch neutrale, schwedische, russische, preußische Schiffe mit Embargo belegt. In den ersten Tagen herrschte große Verwirrung, zumal die sich überstürzenden französischen Mandate vielfach unklar und widerspruchsvoll waren. Bereits am 21. November hatte eine Bekanntmachung des Senats die Beschlagnahme englischen Gutes, sowie die schriftliche Deklaration aller Gelder und Waren, verfügt, die aus englischen Manufakturen herrührten. Man hatte aber anzugeben vergessen, von welchem Datum ab der Gewinn aus dem englischen Warenhandel zu berechnen sei, auch war zunächst von einer Beschlagnahme der Kolonialwaren nicht die Rede. Die harten Strafandrohungen schüchterten viele derartig ein, daß sie in übergroßer Ängstlichkeit auch Kolonialprodukte neutralen Ursprungs deklarierten, andere wieder suchten den Umfang ihrer Depots zu verschweigen. Mit Eifer bemühte sich die verstärkte Kommerzdeputation, die seit Ende November ständig tagte, Ordnung in das Chaos zu bringen. Endlich trat etwas größere Beruhigung ein, die Kaufmannschaft atmete auf, als die angedrohte Versiegelung der Hamburger Bank aufgeschoben wurde und der Gesandte der Kommerzdeputation die beruhigende Versicherung gab, der Kaiser sei willens, die Bank (in der damals 90 Millionen Mark Banko lagerten) „als Heiligtum zu betrachten".

Eins der Hauptobjekte der französischen Konfiskationsmaßregeln war der englische „Court", die seit den Tagen der Königin Elisabeth in Hamburg bestehende Faktorei der Merchant Adventurers. Die meisten Engländer waren rechtzeitig geflohen, nur sechs verheiratete Courtmitglieder hatten es vorgezogen in Hamburg zu zu bleiben, teils weil sie ihrer Familie wegen nicht so schnell fortkonnten, teils um das Eigentum des Courts zu überwachen. Unmittelbar nach dem Einmarsch der Franzosen wurde an letzteres die Siegel gelegt, die sechs Zurückgebliebenen erklärte Mortier für Kriegsgefangene und ließ ihnen eröffnen, daß man sie demnächst nach Verdun transportieren werde. Doch gelang es, zum Teil durch Bestechung Bourriennes, einen Aufschub und weitere Konzessionen zu bewirken, sodaß die Courtmitglieder bald über ihr persönliches Schicksal beruhigt sein durften. Auch finanziell widerfuhr ihnen ganz unverdientes Glück. Das Warenlager des

Court war auf 35 000 £, darunter 17 000 £ Waren englischer Herkunft eingeschätzt worden. Da nun das im Auslande und auf See befindliche, also englischen Vergeltungsmaßregeln ausgesetzte, Hamburger Gut einen viel höheren Wert erreichte, so erklärte sich der Senat, der im Einverständnis mit den Courtmitgliedern am 16. Januar 1807 die Disposition über das Warenlager übernommen hatte, bereit, es für 425 000 fr. zurückzukaufen und es den Engländern frei zur Verfügung zu stellen. Gewiß geschah das nicht aus reiner Großmut, sondern aus den eben angedeuteten Nützlichkeitserwägungen. Immerhin hätte man von den englischen Gästen wohl erwarten dürfen, daß sie diese Tatsache nicht gänzlich totschweigen würden. Statt dessen hat man später noch den Anschein zu erwecken gesucht, als ob ihnen in Hamburg großer Schaden zugefügt worden sei; durchaus mit Unrecht, denn wenn die ehemaligen Courtmitglieder in den Drangsalen der kommenden Jahre ihr Vermögen verloren, so haben sie dieses Geschick mit der Mehrheit der Hamburger Kaufmannschaft geteilt. Das Schicksal des Court selbst war freilich besiegelt; im August 1807 wurde den Mitgliedern der Befehl Napoleons übermittelt, daß die Faktorei aufzulösen sei und die Insassen hamburgische Bürger werden müßten. So geschah es denn auch. Am 4. September 1807 erwarben die letzten fünf „Merchant Adventurers" in Hamburg das Bürgerrecht, wobei ihnen noch gewisse Vergünstigungen zugestanden wurden. Sechs Monate später, am 20. April 1808, wurde die Aufhebung des Court für rechtskräftig erklärt. Man weinte ihm in Hamburg keine Träne nach. Ursprünglich eine der Einrichtungen, die Hamburgs Aufsteigen zu kommerzieller Größe begründen halfen, hatte er im Laufe des 18. Jahrhunderts seine Bedeutung eingebüßt und sich durch seine Exklusivität und sein starres Festhalten an längst veralteten Vorrechten verhaßt gemacht. Daß er fiel, ist einer der wenigen Gewinne, die Hamburg und sein Handel aus der Franzosenzeit davongetragen haben. Wenn das frühere Courtmitglied Burrowes in einer Aufzeichnung von 1808 den Verdacht äußerte, der Senat habe im geheimen Einverständnis mit den Franzosen gehandelt und seinerseits die Aufhebung des Court angeregt, so läßt sich das jedenfalls nicht nachweisen. Daß der Senat sich auch noch für die Aufrechterhaltung der unbequemen englischen Privilegien bemühen sollte, wäre aber in der Tat zuviel verlangt gewesen.

Inzwischen war die Deklaration der englischen Manufakturen und Kolonialwaren, in Hamburg durch den Zollinspektor Brémond, in Bremen und Lübeck durch seine Kollegen Marchal und Caire, zum Abschluß gebracht worden. Der letztere soll sich dabei große Unredlichkeiten haben zuschulden kommen lassen. Auffällig ist jedenfalls der bedeutende Unterschied zwischen dem in Lübeck und dem in Bremen konfiszierten Warenwerte: über 2 Millionen fr. gegenüber nur 360 000 fr. Die in Hamburg beschlagnahmten Waren wurden auf rund 17 Millionen fr. geschätzt, wozu noch eine Reihe von Artikeln unbekannten Wertes traten. Über den Umfang der Konfiskation herrschte immer noch nicht völlige Klarheit. Noch war die Hauptfrage zu entscheiden, ob sie sich auch auf die für neutrale Rechnung gekauften, also neutrales Eigentum gewordenen englischen Waren beziehe, und wenn ja, wie man dann den Handel damit verhindern könne, ob ihre Ausfuhr zu gestatten sei. Ferner bestand Unsicherheit darüber, ob das allgemeine Einfuhrverbot sich auch auf gewisse Baumwollwaren erstrecke, deren Import nach Frankreich und dem Großherzogtum Berg gestattet war, und endlich erhob sich die Frage, was mit dem konfiszierten Gut überhaupt geschehen solle. Die Zollinspektoren erbaten über diese Punkte Auskunft vom Ministerium des Innern in Paris, erhielten aber keine Antwort. Doch fanden die Fragen allmählich von selbst ihre Lösung.

Zunächst entschied eine im Dezember 1806 in Hamburg zusammengetretene Kommission zur Ausführung der kaiserlichen Dekrete jene Grundfrage nach dem Schicksal des neutralen Eigentums englischer Herkunft in dem Sinne, daß auch dieses der Beschlagnahme verfallen sein. Es ist klar, daß diese Maßnahme den Engländern nicht mehr den geringsten Schaden zufügen konnte, sondern einfach auf einen Raubzug gegen die Taschen der deutschen Kaufmannschaft hinauslief. Doch das war nur die bezeichnende Einleitung in die Wirtschaftspolitik, die Napoleon im rechtsrheinischen Deutschland befolgte. Wirkungslos verhallten alle Proteste der hanseatischen Kaufmannschaft. Eine Audienz, die der Kaiser am 14. Dezember 1806 in Posen einer Deputation aus den drei Städten gewährte, verlief ohne jedes Ergebnis. Er hörte die freimütigen Auseinandersetzungen des Bremer Senators Gröning mit Wohlwollen und einem gewissen Interesse an, erklärte aber,

in der jetzigen Verwirrung könne er nichts ändern. Und dabei blieb es.

Napoleon hatte anfänglich die Absicht gehabt, die beschlagnahmten Waren nach Frankreich transportieren zu lassen, ließ sich aber überzeugen, daß der Transport zu schwierig und kostspielig sei. Man ließ sich daher von französischer Seite auf das Anerbieten des Hamburger Senats ein, die Waren zurückzukaufen, wozu dieser im April 1807 von der Bürgerschaft autorisiert worden war. Leitender Beweggrund war dabei, daß man englische Repressalien zu vermeiden wünschte, zu denen England bequeme Gelegenheit hatte — schätzte man doch allein das auf See und in England befindliche Hamburger Eigentum auf über 24 Millionen Mark Banko. Nun begann das Feilschen um die Höhe der zu zahlenden Summe. Die französische Ausführungskommission hatte den Wert der beschlagnahmten und zurückzukaufenden Waren endgültig auf die oben angegebenen Beträge festgesetzt. In Hamburg erklärte man diese Forderung für ungeheuerlich. 7 Millionen habe man schon für Einquartierungskosten und Requisitionen geopfert, und dabei sei Hamburg eine neutrale, unabhängige, befreundete Stadt, dürfe nicht, wie das eroberte Leipzig, nach Kriegsrecht behandelt werden. Sechs Millionen war das höchste Angebot, das man für die Aufhebung der Beschlagnahme machen zu können erklärte. „Sie sind ein zu guter Beobachter," schrieb Syndikus Gries am 19. Juni 1807 an Bourrienne, „als daß es Ihnen entgehen könnte, daß das Gedeihen, dessen sich unsere unglückliche Stadt erfreute, vielmehr auf der Schnelligkeit des Umsatzes und der großen Zahl der Geschäfte beruhte, als auf den Kapitalien ihrer Bewohner, und daß, aus demselben Grunde, dieses Gedeihen mehr scheinbar als wirklich war. . . Wie könnte sie also im Stande sein, eine so ungeheure Summe, wie 16 Millionen fr. zu zahlen"? Indes, Napoleon blieb unerbittlich; 2 Millionen auf Lieferungen anzurechnen, war das äußerste Zugeständnis, zu dem er sich herbeiließ. Was blieb den „befreundeten" Städten übrig, als sich in das Unvermeidliche zu fügen? Am 23. September 1807 wurde der Vertrag unterzeichnet: 4 Millionen fr. zahlte Hamburg bar, den Rest in Wechseln, und zwar in Raten von je 2 Millionen, zahlbar Ende jedes Monats von Oktober 1807 bis Februar 1808. Rund 2 Millionen für Lieferungen machten die Summe von

16 Millionen voll. Lübeck wollte auf die Rückkaufssumme 5 Millionen für Lieferungen angerechnet haben, und da dieser Betrag den Wert der konfiszierten Waren weit überstieg, forderte es noch obendrein einen Schadenersatz von 800 000 fr.! Es versteht sich, daß Napoleon darauf nicht einging. Obwohl schon fast völlig ruiniert, mußte Lübeck die von ihm festgesetzten 2 Millionen zahlen. . . . . Bremen scheint mit einer weit geringeren Summe davongekommen zu sein.

Im Grunde hat diese ganze Angelegenheit mit dem System der Kontinentalsperre nichts zu tun. Es handelt sich, wie schon angedeutet, um eine einfache Erpressung, wie sie Frankreich seit 1795 fortgesetzt an den Hansestädten verübt hatte. Daneben aber richtete die kaiserliche Regierung ihre volle Aufmerksamkeit auf den eigentlichen Zweck der Sperre, die Fernhaltung der englischen Waren. Noch vor Ablauf des Jahres 1806 sah Hamburg die ersten französischen Douaniers an seinen Toren, die Grünröcke, gegen die sich in den folgenden sieben Jahren der Unterdrückung der grimmigste Haß der Bevölkerung richtete. Gleich nach der Besetzung der Stadt war sogar der Kleinverkehr mit den Nachbarorten gesperrt worden; erst Anfang Dezember wurde er gegen Zertifikate und umständliche Visitierung der Waren freigegeben. Dreihundert Douaniers, die Anfang 1807 eintrafen, bildeten einen Zollkordon am linken, hannoverschen Elbufer und von Hamburg bis Travemünde. Ihr Kommandant, Inspektor Eudel, ein tüchtiger, und was besonders hervorgehoben zu werden verdient, unbestechlicher Beamter, hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Kontinentalsperre stellte einen so tiefen Eingriff in das Leben der Hansestädte dar, daß ein plötzlicher Abbruch all der Verbindungen, aus denen sie bisher ihre Nahrung gezogen hatten, fast als eine Unmöglichkeit bezeichnet werden mußte. Handel und Verkehr fanden tausend Wege, die rigorosen Bestimmungen des Berliner Dekrets zu umgehen. Die französische Zollverwaltung mußte sich erst im Laufe der Zeit die nötige Landes- und Ortskenntnis aneignen, um allmählich hinter diese Schliche zu kommen. Schon allein das Verbot des Postverkehrs hätte ja genügt, um allen Handel mit England zu unterbinden. Es war aber ohne besondere Mühe möglich, die englische Post über Tönning nach Altona zu leiten, wo sich die Hamburger Kaufleute ihre Briefe abholten.

Überhaupt möchten wir nicht unterlassen, ausdrücklich auf die großen Vorteile hinzuweisen, die die Nachbarschaft Altonas in der Franzosenzeit Hamburg gewährt hat. Mit mißgünstigen Augen hatte man in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts in Hamburg das von der dänischen Regierung begünstigte Aufblühen Altonas beobachtet; namentlich die Hamburger Reederei sah sich geschädigt. Jetzt lernte man in Hamburg doch auch die Vorzüge der engen Nachbarschaft schätzen. Ohne die Nähe dieser neutralen, außerhalb des französischen Machtbereichs liegenden Stadt wäre die Durchführung der Sperre zweifellos viel wirksamer, der Verlust des Handels größer gewesen. Wie hätte man bei den Tausenden von Menschen, die täglich zwischen Hamburg und Altona hin- und hergingen, eine genaue Kontrolle durchführen können! Bald wurde es für Köchinnen und Dienstmädchen ein beliebter Sport, ein halb Pfund Kaffee oder Baumwolle unter den Kleidern durchzuschmuggeln. Bourrienne erzählte die erstaunlichsten Geschichten von ganzen Wagenladungen Zuckers, die als „Sand" die Zollwache passiert hätten, von scheinbaren Leichenbegängnissen, die dem Transport englischer Waren dienten, und dergleichen mehr. Alt und jung, arm und reich beteiligten sich an diesem Vergnügen, das umso aufregender und reizvoller war, als die schwersten Strafen auf Zollübertretungen standen. Kein Zweifel, daß dieser Schmuggel förmlich organisiert worden ist. Es wird von 600 Frauen gesprochen, die ständig im Dienste von Hamburger Kaufleuten Kolonialwaren paschten.

Wie während der Elbblockade von 1803—05 wurde Tönning wieder der eigentliche Hafen Hamburgs. In der ersten Hälfte des Jahres 1807 war der Verkehr hier außerordentlich rege. England ließ zeitweise den Wattenverkehr sowie die Fahrt nach England zu und gab im Juli die nach dem 1. Januar 1807 aufgebrachten Bremer und Hamburger Schiffe frei. Große Mengen Getreide gingen aus Holstein, meist auf kleineren Fahrzeugen, nach England hinüber. Dafür brachten englische, meist aber dänische und amerikanische Schiffe Kolonialwaren. In Tönning wurden diese auf Leichter und Wattfahrzeuge umgeladen und nach Altona und Hamburg verschifft. Die dänische Ortsbehörde stellte ihnen ohne Schwierigkeiten Zeugnisse aus, die den neutralen Charakter der Waren bescheinigten. In Hamburg hatte der neue Gouverneur,

Marschall Brune, den Makler Hesse mit der Beaufsichtigung der ein- und auslaufenden Schiffe und der Untersuchung der Ladungen beauftragt. Dieser nahm die Visitation, im Widerspruch mit dem Douanen-Reglement, ganz allein, ohne Hinzuziehung von Zollbeamten, vor. Er stellte dann vom französischen Konsul unterzeichnete Atteste aus, die den nichtenglischen Ursprung der Waren bezeugten nnd sie auf dem weiteren Wege ins Binnenland begleiteten. Ebenso wurde mit den auslaufenden Schiffen verfahren. Nach den Registern kamen vom 19. Februar bis 3. August 1807 etwa 590 000 t Waren von der Seeseite in Hamburg an; darunter mußten sehr viele aus England und seinen Kolonien stammen. Vollkommen sicher war dies z. B. bei den eintreffenden Kohlen der Fall. Hamburg war überfüllt mit englischen Produkten. Auch der Weitertransport der Waren in das Innere war bald organisiert. Vieles ging nach Leipzig, denn in Sachsen war man im Interesse der heimischen Industrie und des Leipziger Handels besonders nachsichtig gegen den Schmuggel. Ein Bericht über die Leipziger Ostermesse 1807 enthält die Bemerkung, daß aus Altona viel englisches Garn mit dänischer Herkunftsbezeichnung versandt werde; es herrschte auf der Messe kein Mangel an Baumwollgarn.

Der Schlüssel zu dieser laxen Handhabung der Sperre ist unschwer zu finden. Napoleon hatte, indem er Ende Januar 1807 den Marschall Brune anstelle Mortiers zum Gouverneur der Hansestädte ernannte, den Bock zum Gärtner gemacht. Brune, nach einem späteren Wort des Kaisers, „ein unverzagter Räuber", steckte mit Hesse, mit dem Stadtkommandanten Lallemand, dem französischen Konsul La Chevardière u. a. unter einer Decke, und ließ sich die Umgehung der napoleonischen Dekrete von den Hamburgern teuer bezahlen. An seiner Bestechlichkeit läßt sich nach dem eingehenden Bericht des zur Aufsicht über die Ausführung der Sperre nach Hamburg entsandten de Tournon nicht zweifeln. Die Höhe der Summe, die die Kommerzdeputation Brune zukommen ließ, wird auf 400 000 fr. angegeben; insgesamt verausgabte sie vom November 1806 bis Februar 1807 565 159 Mark Banko zur Bestechung französischer Beamter. Man muß es Brune lassen, daß er für das Geld sein möglichstes tat, das Sperrdekret unwirksam zu machen. Von dem Verfahren bei der Ein- und Ausklarierung der Schiffe haben wir schon gesprochen. Den

Zollbeamten wurde eingeschärft, daß sie ihr Augenmerk nur auf englische Waren zu richten hätten, daß das Warenregister des französischen Zollgesetzes nicht ohne weiteres auf diese Gegenden anzuwenden sei, indem z. B. in Frankreich jedes importierte Tuch aus England stamme, während man hier Unterschiede zu beobachten habe; überhaupt sollten die Zollbeamten stets bedenken, daß sie sich nicht innerhalb der französischen Grenzen, sondern in einem befreundeten Lande befinden, auf dessen Handel Rücksicht genommen werden müsse. Wo es ging, wurde die Tätigkeit der Zollbeamten erschwert oder vereitelt. Statt z. B., wie es Vorschrift und zweckentsprechend war, einen Douanier auf die in die Elbe einlaufenden Schiffe zu setzen, der sie von Stade bis Hamburg begleiten und etwaige Betrügereien verhindern sollte, befahl Brune, daß diese Aufsicht von unwissenden Matrosen oder Soldaten ausgeübt werde. Eine Zeitlang zwang er sogar den Zollinspektor Eudel die Zolllinie Travemünde—Harburg—Stade aufzuheben und seine 300 Zollwächter in Stade und Cuxhaven zusammenzuziehen. In der Zwischenzeit bewerkstelligte sich der Schmuggel natürlich mit größter Bequemlichkeit.

Die Aufdeckung dieser Dinge hatte zur Folge, daß Brune am 23. Juli 1807 abberufen wurde. Aber auch mit seinem Nachfolger Bernadotte war Napoleon nicht zufrieden; er warf ihm später vor, daß er „in Hamburg viel Geld gemacht habe“. Tatsächlich fand sich Bernadottes Namen auf einer Liste derjenigen Franzosen, die vom Hamburger Senat mit „Geschenken“ bedacht waren. Auch bei einem Verkauf konfiszierter Schiffe in Lübeck wies ihm de Tournon Unterschlagungen nach. Die Kaufleute hatten den leutseligen „Prinzen von Ponte-Corvo“ gern und sahen nur mit geheimem Schmerz den Tafelluxus, den er trieb und den sie aus ihrer Tasche bezahlen mußten. Seine Verpflegung kostete täglich 1000 fr., die aller höheren Offiziere im Monat über 100 000 fr.

Das sicherste Mittel, den Schmuggel zu verhüten, so erklärte de Tournon in seinem Bericht, sei, die holsteinischen Häfen, Tönning, Kiel, Glückstadt, Husum zu besetzen. Ginge dies aber aus politischen Gründen nicht an, so müsse man wenigstens den sachverständigen Zollbeamten die Aufsicht allein überlassen, ihnen volle Freiheit des Handelns geben, und Militär und Gensdarmerie anweisen, nur auf Verlangen der Douane einzugreifen, im übrigen

aber sich in die Zollangelegenheiten nicht zu mischen. Inspektor Eudel machte noch besonders auf den Mißbrauch aufmerksam, der mit den Ursprungszertifikaten bei der Einklarierung der Schiffe getrieben werde. Auf seinen Antrag ist das Dekret vom 6. August 1807 zurückzuführen, das den Bezug englischer Waren aus Holstein endgültig verhindern sollte. Demzufolge gab es zunächst eine vollständige Aufzählung der Waren, die, ohne weitere Prüfung ihrer Herkunft, einfach ihrer Beschaffenheit nach als englisches Erzeugnis anzusehen waren: bestimmte einzeln aufgezählte Gewebe aus Baumwolle, Wolle und Haaren; Musseline und weiße oder farbige Kattune, ausgenommen gewisse zum Bedrucken bestimmte weiße Kattune, die aus Dänisch-Indien stammten und von den Hamburger Kattun-Druckereien verbraucht wurden; wollene und baumwollene Mützenartikel; Knöpfe aller Art; alle Arten von Geschirr, Kurzwaren, Kunstdrechslerarbeiten, Erzeugnissen der Uhrmacherei, Arbeiten in Kupfer und Stahl, alle Leder- und Fellarbeiten; Bänder, Gaze-Artikel und Spitzen; Glas- und Kristallfabrikate; alle Arten von Fayence- und Töpferarbeiten; endlich raffinierten und Lompenzucker. Für die Kolonialwaren verlangte das Dekret Ursprungszeugnisse der Konsuln, die ausdrücklich bescheinigten, daß die Waren weder den englischen Kolonien noch überhaupt dem englischen Handel entstammten. Endlich überließ das Dekret dem Zollinspektor und seinen Angestellten die volle und alleinige Aufsicht über die Warenbewegung.

Selbstverständlich riefen diese Anordnungen eine Flut von Protesten hervor. Eine durch Syndikus Doormann dem Ministerium des Äußeren übermittelte Eingabe vom 7. Oktober 1807 bestritt vor allem die Richtigkeit der Annahme des Dekrets, daß alle in ihm aufgezählten Gewebe englischer Herkunft seien. Überhaupt stamme ein großer Teil der angeführten Artikel aus deutschen Fabriken, besonders aus Westfalen, Sachsen, Nürnberg, Solingen (Werkzeuge, Messer); aus Schlesien kämen Felle und Wolle, aus Böhmen Glaswaren usw. Diese Einwände waren durchaus berechtigt; namentlich ist es unzweifelhaft, daß schon damals, genau wie heute, viele deutsche Fabrikate unter englischer Marke gingen, weil sie sich so besser verkauften. Die Eingabe machte ferner auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die sich daraus ergaben, daß nicht überall in den Kolonien französische Konsulate beständen, um

Ursprungszeugnisse auszustellen. Die Einfuhr englischer Waren werde auch von Dänemark verhindert, das sich mit England im Kriege befinde.

Auch dieser letzte Hinweis entsprach den Tatsachen. Seit dem Bombardement von Kopenhagen und der Wegführung der dänischen Flotte durch die Engländer waren auch hier die Brücken abgebrochen, die noch von dem Inselreiche zum Kontinent führten. Dieser Umstand und die verschärfte französische Zollkontrolle bewirkten, daß im Herbst 1807 der blühende Schmuggelverkehr von Holstein ins Stocken geriet. Der Hafen von Tönning verödete wieder. Sehnsüchtig starrten die biederen Bürger des Städtchens an der Eider westwärts nach Helgoland hinüber. Denn dort blühte jetzt der goldene Weizen.

Der Grundgedanke des Kontinentalsystems: Zusammenschluß des ganzen Kontinents zur Abwehr englischer Anmaßung, war zweifellos berechtigt und gesund. In der Bewaffneten Neutralität von 1780 und 1800 hatten die baltischen Seestaaten ähnliche Ziele verfolgt. Das Kontinentalsystem ging zwar in seinen Mitteln über die jener Verbände hinaus; aber ihrem Wesen nach stellte die Sperre nichts anderes dar, als die Anwendung der monopolistischen englischen Handelsprinzipien auf England selbst, eine vollkommen gerechtfertigte Umdrehung des britischen Verfahrens. Hätte Napoleon ehrlich eine Sammlung der kontinentalen Mächte unter der Devise: „Kampf gegen den englischen Seedespotismus" erstrebt, so hätte man sich auch in Deutschland mit seiner Handelspolitik wohl befreunden können, wenn auch der Handel der Seestädte einen — sicher nur vorübergehenden — Schaden erlitten hätte. Aber davon war ja gar keine Rede. Napoleon dachte nicht daran, die kontinentalen Vasallen- und Nachbarländer auf gleichem Fuße zu behandeln. Seine ganze Politik lief darauf hinaus, die ökonomische Vorherrschaft Englands durch die Frankreichs zu ersetzen. Paris anstatt London sollte das Handels- und Verkehrszentrum der Welt werden. Die Vorbedingung des Gelingens der Sperre war die Zusammenfassung des Kontinents zu einem gemeinsamen Zollverbande, zu einer Art „geschlossenen Handelsstaats", wie ihn Fichte wünschte. Der Seehandel hätte dabei unter allen Umständen gelitten, aber das kontinentale Zollgebiet wäre groß genug gewesen, um bei freiem Spiel der wirtschaftlichen Kräfte sich ohne die

englische Kolonialwaren- und Rohstoffzufuhr mindestens solange zu erhalten, bis England bezwungen war. Der Angriff auf England wäre minder gewaltsam, aber vermutlich erfolgreicher gewesen. Statt dessen wurde Frankreich durch hohe Schutzzölle gegen die Einfuhr kontinental-europäischer Produkte abgesperrt, den Nachbarländern dagegen eine gleiche Schutzzollpolitik verwehrt. Die auf jede Weise begünstigte französische Industrie überschwemmte das übrige Europa mit ihren Fabrikaten und schlug die übrigen kontinentalen Wettbewerber mit Leichtigkeit aus dem Felde; die Vasallenländer mußten ihr sogar vielfach Einfuhrmonopole oder Vorzugszölle gewähren. Durchaus richtig hatte Schiller den inneren Sinn dieses Kampfes erfaßt, wenn er die Lage Europas in den bekannten prachtvollen Strophen malte:

„Zwo gewaltige Nationen ringen
Um der Welt alleinigen Besitz.
Aller Länder Freiheit zu verschlingen,
Schwingen sie den Dreizack und den Blitz.

Gold muß ihnen jede Landschaft wägen —
Und wie Brennus in der rohen Zeit
Wirft der Franke seinen ehernen Degen
In die Wage der Gerechtigkeit.

Seine Handelsflotten streckt der Brite
Gierig wie Polypenarme aus
Und das Reich der freien Amphitrite
Will er schließen wie sein eigen Haus."

„Gold muß ihnen jede Landschaft wägen" — in der Tat, das Kontinentalsystem, so wie es praktisch gehandhabt wurde, war nichts als eine große Ausplünderung des Kontinents, besonders Deutschlands, Italiens und der Schweiz, zugunsten Frankreichs. Frankreich und England rangen um den Sieg, und wir durften die Kosten bezahlen. Napoleons Finanzminister Gaudin besaß Einsicht genug, um zu bemerken, daß der Erfolg der Kontinentalsperre hauptsächlich von dem guten Willen der Verbündeten Frankreichs abhängen werde. Das französische Raubsystem, die Zoll- und Steuerschikanen, verbunden mit der Ohnmacht Frankreichs, die neutrale Schiffahrt zu schützen, wirkten aber gerade umgekehrt darauf hin, den guten Willen der Vasallen zu ertöten. Damit hatte England gewonnenes Spiel. Es war nun, wie der Verfasser einer anonymen Denkschrift ganz richtig bemerkt, so

unmöglich „die Engländer durch Sperren vom Kontinent auszuschließen, ohne Flotten zu haben, als den Vögeln zu verbieten, bei uns Nester zu bauen". Wären die Interessen Frankreichs und der Neutralen wirklich zusammengefallen, so möchte es so schwer nicht geworden sein, die zufliegenden englischen Vögel zu verjagen und ihre Nester zu zerstören.

Mit anderen Worten: die einseitige monopolistische Zollpolitik Napoleons bot England eine wirksame Handhabe, die Kontinentalsperre seinerseits als wirtschaftliches Kampfmittel zu benutzen. Die Ziele Englands treten erst allmählich klarer hervor. Die englische Geheimratsverordnung vom 16. Mai 1806 hatte sich erst begnügt, über die ganze Küstenstrecke von Brest bis zur Elbe die Blockade zu verhängen, doch nur über die Strecke Brest—Ostende in strenger Form. Nachdem aber Napoleon sich Norddeutschlands bemächtigt und im Berliner Dekret den Fehdehandschuh hingeworfen hatte, folgte englischerseits Schlag auf Schlag: Am 7. Januar 1807 verbot ein englischer Kabinettsbeschluß allen Verkehr neutraler Schiffe zwischen den Häfen Frankreichs und seiner Verbündeten oder solchen Häfen, die soweit unter französischer Kontrolle standen, daß britische Schiffe dort nicht frei verkehren konnten. Von dieser Verordnung wurde besonders die Schiffahrt unter dänischer und amerikanischer Flagge hart betroffen. Der Küstenverkehr eines großen Teils von Europa wurde damit für eine freie Beute der englischen Kaper erklärt. Das Bombardement von Kopenhagen, die Wegnahme Helgolands und der dänischen Flotte waren weitere Schritte auf dem Wege, die Blockade des Kontinents wirksam zu machen. Ihr letztes Ziel aber enthüllte die englische Seepolitik in den Kabinettsbeschlüssen vom 11. und 18. November 1807. Diese verfügten zunächst, daß alle Häfen Frankreichs, seiner Verbündeten und derjenigen Länder, in denen die britische Flagge vom Verkehr ausgeschlossen wurde, denselben Beschränkungen in Bezug auf Handel und Schiffahrt zu unterwerfen seien, als ob sie tatsächlich in der schärfsten Weise blockiert würden. Da es selbst der britischen Flotte mit ihren 120 Linienschiffen und 152 Fregatten (1806) [1]) unmöglich war, jeden einzelnen dieser Häfen effektiv zu blockieren, so war damit über die halbe

[1]) Die Zahlen geben im Unterschied zu den von Hitzigrath mitgeteilten den Bestand der aktiven Flotte an. W. L. Clowes, The Royal Navy V, 10

Welt eine „Papier-Blockade in der unverhülltesten Form und im ausgedehntesten Maßstabe" verhängt (Mahan). Eine solche Papier-Blockade war gleichbedeutend mit dem konzessionierten Seeraub gegen alle Neutralen, die sich nicht den englischen Bedingungen unterwarfen. Und diese lauteten: ausnahmsweise dürfen neutrale Schiffe direkt zwischen den Häfen feindlicher Kolonien und den eigenen Häfen sowie den Freihäfen britischer Kolonien verkehren. Dadurch sollte deren Ausfuhr begünstigt werden. Die wichtigste Bedingung aber bestand darin, daß neutrale Schiffe auch nach einem blockierten oder feindlichen Hafen versegeln durften, sich aber dann verpflichten mußten, unterwegs einen englischen Hafen anzulaufen, sich untersuchen zu lassen und eine Abgabe von durchschnittlich 25 % des Wertes der Ladung zu zahlen. Daß die Engländer ein schrankenloses Visitationsrecht für ihre Kreuzer beanspruchten, versteht sich von selbst. Der Seehandel der Neutralen war damit vollständig der englischen Willkür ausgeliefert. Wie es ganz richtig formuliert worden ist, „die Unterdrückung des neutralen Seehandels, von Jahr zu Jahr verschärft, wurde für England allmählich aus einem Kampfsmittel ein Kampfziel" (von Peez-Dehn). Dr. Georg Gröning, der Bremer Senator, hatte Napoleon diese Wirkung vorhergesagt: „Die Engländer erhalten durch unsern Ruin das Monopol alles Handels". Man schätzte den Zolltribut, den die Neutralen auf diese Weise an Großbritannien entrichten mußten, auf jährlich 320—400 Millionen Mark, ob mit Recht, müssen wir freilich dahingestellt sein lassen.

Auf diese englischen Verordnungen antwortete Napoleon mit den drakonischen Maßnahmen der Mailänder Dekrete vom 23. November und 17. Dezember 1807: Jedes Schiff, das sich den englischen Bedingungen fügte, sich durchsuchen ließ oder gar einen englischen Hafen anlief und die geforderte Abgabe zahlte, galt damit eo ipso für denationalisiert, für englisches Eigentum, und damit, wenn es in den Machtbereich französischer Kriegsschiffe oder Behörden geriet, als gute Prise. Schiffer und Matrosen, die die Landung in England verschweigen oder falsche Angaben darüber machen, verfallen in schwere Buße. Die bereits früher verordneten Ursprungsatteste für Kolonialwaren müssen künftig nicht nur allgemein den nichtbritischen Ursprung bezeugen, sondern genau den Ort der Herkunft angeben.

Damit war der Gegensatz auf die Spitze getrieben. Wille stand gegen Wille, aber wie schon bemerkt, ohne Flotte und ohne den guten Willen der Vasallen und Neutralen konnte Napoleon nichts durchsetzen. Auch die Mailänder Dekrete haben die Fortdauer des englischen Handels nach dem Kontinent nicht verhindern können.

Am 5. September 1807 hatte eine englische Fregatte die in dänischem Besitz befindliche Insel Helgoland zur Übergabe genötigt. Seitdem diente das kleine Eiland als Hauptausgangspunkt für den Schmuggelhandel nach dem Kontinent. Eine Menge Kaufleute hielt sich kürzere oder längere Zeit hier auf, nach dem Berichte eines dänischen Beamten gegen 200; sie reisten unter fremdem Namen und mit falschen Pässen hin und her, mehrere ließen sich dauernd auf der Insel nieder. Große Handelshäuser aus England, Deutschland und Holland unterhielten hier Agenturen. Die Waren kamen meist von England in Flotten von 30—40 Schiffen und häuften sich auf Helgoland bald derartig an, daß vieles unter freiem Himmel aufgestapelt werden mußte. Der Verkehr nach dem Festlande ging vornehmlich über die ostfriesischen Inseln, die Ems, die Jade, zum Teil auch die holsteinische Küste. Die kleinen ostfriesischen Küstenfahrer und Fischerboote, deren oft 80—90 zugleich vor Helgoland lagen, konnten den Verkehr kaum bewältigen und fanden reichen Verdienst. Bis zu den Inseln dienten ihnen einige von England gesandte Lugger zum Schutz, und bei Nacht und Nebel wurden dann die Ladungen über das Watt nach dem Festland geschafft. Auch die Post wurde anfangs von dem Vogt auf Neuwerk übernommen, nach dessen Tode sperrten die Franzosen in Kuxhaven diesen Weg, und seitdem ging die Korrespondenz ebenfalls über die ostfriesischen Inseln.

Natürlich blieb den Franzosen dieser Schleichhandel kein Geheimnis. Ein Dekret vom 13. November 1807, das alle wesentlichen Bestimmungen der Mailänder Dekrete voraus nahm, dehnte die Gültigkeit der Verordnung vom 6. August 1807 (s. oben S. 27) auch auf die Weser aus. Auch Neuwerk und vor allem die Watten sollten überwacht werden. Eine Ministerialverordnung vom 16. Oktober hatte das Einlaufen jedes Schiffes, selbst eines französischen, mit Kolonialwaren in die Elbe schlechtweg verboten. Bourrienne, der, obwohl später einer der schärfsten Kritiker des Kontinentalsystems, sich die Durchführung der Sperre eifrig

angelegen sein ließ, ging soweit, sogar die Ausfahrt der Fischerboote zu untersagen. Aber es fehlte an Zollwächtern, um den Maßnahmen Nachdruck zu geben. Der Schmuggel über die Jade und die übrigen oldenburgischen Gewässer ging um so leichter vor sich, als das Herzogtum Anfang 1808 mit Rücksicht auf russische Wünsche von den französischen Truppen geräumt wurde. Wahrscheinlich auf Bourriennes Vorschlag wurde daher später wieder ein Zollposten nach Eckwarden am rechten Jadeufer gelegt, mit einem Kutter, der in der Jademündung kreuzte. Auf Neuwerk, in Kuxhaven, Groß̈warden, Geestemünde und Blexen wurden Batterien angelegt. Man dachte auch an einen Handstreich gegen Helgoland, aber alle dahin zielenden Projekte mußten schließlich als unausführbar verworfen werden.

Unter dem Druck der verschärften Sperrmaßregeln ging natürlich der legitime Handel in den Hansestädten mehr und mehr zurück. Mit dem Schleichhandel mochte sich nicht jeder befassen, er bereicherte nur einzelne, und nicht immer die besten Elemente. Und mochte er noch so eifrig betrieben werden, er konnte an Umfang längst nicht dem rechtmäßigen Handel gleichkommen, wie er in der vorhergehenden Friedenszeit betrieben worden war, zumal auch das französische Aussaugungssystem den Konsum des Binnenlandes zurückgehen ließ. Am schwersten litten wieder, wie schon 1803—05, die von kleineren Leuten betriebenen Hilfsgewerbe der Schiffahrt, die Schiffbauer, Reepschläger, Wagenlader, Kornmesser, Weinschröder, Dielenträger usw. In Lübeck vermochten diese ihre Pacht an die Stadtkasse nicht mehr zu zahlen. Ebenso schlecht ging es den Fabriken. In Hamburg waren die Kattunfabriken völlig ruiniert, in den 4—500 Zuckersiedereien, die sonst etwa 5000 Menschen ernährten, wurde fast garnicht mehr gearbeitet, die Tabakmanufakturen hielten sich etwas besser. Unmittelbarer noch als der Handel wurden Reederei und Schiffahrt betroffen. Die stilliegenden Schiffe, besonders für große Fahrt, verfaulten im Süßwasser der Häfen, sodaß den Reedern auch ihr Kapital verloren ging. Man versuchte zwar, wo es irgend ging, die Schiffahrt weiter zu betreiben, doch bedeutend kann dieser Verkehr, über den uns nur wenige zahlenmäßige Angaben zu Gebote stehen, keinesfalls gewesen sein.

Zweimal während der Zeit der Sperre, zu Beginn der

Jahre 1808 und 1809 wurde auf hanseatische Schiffe in westfranzösischen Häfen Embargo gelegt, ein Beweis, daß diese sich noch vereinzelt hinauswagten. Auch die Wattfahrt nach Holland, die vor englischen Angriffen ziemlich gesichert war, wurde fortgesetzt. 1807 waren noch einige Schiffe unter hanseatischer Flagge (4972 Tons im ganzen) nach Amerika gegangen, 1808 keines mehr. Die Grönlandfahrt stockte in den Jahren 1808—1815 völlig, mit Ausnahme des Jahres 1810, wo 9 hamburgische Schiffe in See gingen, zu deren Ausrüstung mehrere Kaufleute „den Rest ihres Vermögens zusammengesucht hatten, um selbst zu verdienen und besonders auch dem so sehr verarmten Volke Verdienst zu verschaffen". Mit knapper Not entgingen sie der Beschlagnahme durch die Engländer. Von den 51, 86, 78 Schiffen, die in den Jahren 1808—10 im Lübecker Hafen verkehrten (gegen 1572 im Jahre 1805!) waren die meisten kleine dänische Küstenfahrer.

Und während die Nahrungsquellen der Städte mehr und mehr versiegten, drückten die Lasten der Okkupation immer schwerer. In einem Schreiben an Bourrienne vom 2. März 1809 bezifferte Senator Westphalen den direkten Schaden, den Hamburg bis dahin durch die französische Besetzung erlitten hatte auf etwa 81 Millionen Mark Banko. In Bremen erpreßten die fremden Offiziere unerhört hohe Tafelgelder. Besonders die holländischen Generäle von Hasselt und Gratien taten sich durch eine geradezu schamlose Ausbeutung hervor, bis eine Beschwerde des Senats bei Bernadotte ihrem Treiben ein Ende machte. Die Verpflegung der Offiziere und die Unterhaltung der Lazarette kostete der Stadt in knapp zwei Jahren über eine Million Mark. In allen drei Städten mußten die Steuern wesentlich erhöht und durch neue vermehrt werden. Auch zu Zwangsanleihen sahen sich die Stadtregierungen verschiedentlich gezwungen.

Dem sinkenden Verdienst und dem erhöhten Steuerdruck standen steigende Preise gegenüber. Eine Flasche Bordeauxwein, die vor der Sperre für 6—8 Schilling zu haben war, kostete jetzt 20—24 Schilling; die schlechtesten Sorten von Kaffee und Zucker bezahlte man mit 30—40 Schilling das Pfund. In den meisten Häusern begnügte man sich mit einem Kaffeesurrogat von Zichorie, sogenanntem „Deutschen" oder „Kontinent-Kaffee", oder auch mit gebrannten Graupen oder Eicheln. Nur der spartanische Fichte

hätte an dergleichen Wirkungen des ins Praktische übersetzten „geschlossenen Handelsstaats“ wenigstens eine intellektuelle Freude empfinden können. Statt des Zuckers behalf man sich mit Syrup; der neue Rübenzucker war noch selten und teuer. Tabak war für minder Begüterte kaum erschwinglich; getrocknete Kastanien- oder Kirschenblätter oder Schafgarbe dienten als Ersatz.

Das Jahr 1808 bezeichnet den Tiefstand des Handels während der ersten Periode der Kontinentalsperre. Die amerikanische Flagge — und dies war fast die einzige neutrale Flagge, die sich noch auf See zeigte — verschwand nun ebenfalls vom Meere, seitdem die Embargo-Akte vom Dezember 1807 im Hinblick auf die von den kriegführenden Mächten drohenden Gefahren allen amerikanischen Schiffen die Ausfahrt untersagte. Im folgenden Frühjahr jedoch besserten sich die Verhältnisse plötzlich in überraschender Weise. Das war auf verschiedene Umstände zurückzuführen. Um den Handel mit den Häfen des Kontinents zu führen, die unter französischer Aufsicht standen oder den Verbündeten Frankreichs angehörten — vor allem Rußland kam hier in Frage — durften sich die britischen Schiffe nicht der heimischen Flagge bedienen. Schon 1807 hatte daher die englische Regierung begonnen, an scheinbar neutrale Schiffe sogenannte Lizenzen zu erteilen, die diese zu dem Blockadebruch bevollmächtigten und sie vor der Wegnahme durch die englischen Kreuzer schützten. In Wirklichkeit handelte es sich in der Hauptsache nicht um neutrale, sondern um britische Schiffe, die durch „Neutralisation“ das Recht zur Führung einer neutralen (preußischen, dänischen, oldenburgischen, mecklenburgischen, kniphausischen) Flagge erkauft hatten. Als die Aufmerksamkeit Napoleons seit dem Frühjahr 1809 durch den Krieg mit Österreich von den Vorgängen in der Nord- und Ostsee abgelenkt war, ließ dort die Schärfe der Aufsicht nach und der Verkehr solcher neutralisierten Schiffe nahm gewaltig zu. In vielen Nordseehäfen ging der Seehandel fast wie in Friedenszeiten vor sich. In den Vereinigten Staaten war die Embargo-Akte am 1. März 1809 durch eine Non-Intercourse-Akte ersetzt worden, die den Verkehr wieder freigab, ausgenommen mit Frankreich und England, und selbst diese wurde von Juni an für einige Monate suspendiert auf die Versicherung des englischen Gesandten hin, daß England seine Blockadeverordnungen vom November 1807 gleichzeitig

aufheben werde. In der Tat milderte das englische Ministerium durch einen Beschluß vom 26. April 1809 die Blockade wesentlich, beschränkte sie auf die Küsten Frankreichs, Hollands und der unmittelbar unter französischer Herrschaft stehenden Teile Italiens. Auch das eröffnete dem Seeverkehr günstigere Aussichten. Die Zahl der britischen Lizenzen, die vorher etwa 2600 betragen hatte, stieg 1809 auf über 15 000, die Einfuhr von Schiffbaumaterial nach Großbritannien verdoppelte sich und die britische Ausfuhr nach Deutschland schnellte von einer halben Million Pfund Sterling (1807) auf 6½ Million (1809) empor. Amerikanische Schiffe zeigten sich wieder zahlreich in England und in den kontinentalen Häfen. In Tönning liefen ihrer in diesem Jahre allein 119 ein; die Amerikaner hatten zwar viel unter dänischer Kaperei zu leiden, als diese aber im August verboten wurde, stand der Versorgung Holsteins mit Kolonialwaren nichts mehr im Wege, die dortigen Magazine waren bald überfüllt. Das Hamburger Geschäft über Tönning belebte sich wieder; man konnte hoffen, die großen dort angesammelten Vorräte allmählich, wenn auch unter Schwierigkeiten, über die Zollgrenze zu bringen und den binnenländischen Markt neu zu versorgen.

Auch in England war man guten Mutes. Bisher hatte der Vorteil aus dem wirtschaftlichen Kampf mit Napoleon die Nachteile entschieden überwogen. Es schien als sollten die Spottverse recht behalten, die der Schweizer D'Ivernois damals auf die Kontinentalsperre prägte:

Votre blocus ne bloque point,
Et grâce à votre heureux adresse
Ceux que vous affamez sans cesse
Ne périront que d'embonpoint

was wir auf Deutsch etwa so wiedergeben können:

Ach, Eure Sperre, die sperrt nichts,
Die Ihr durch Hunger wollt verderben,
Läßt Euer Eifer höchstens sterben
Am Übermaß des Fettgewichts.

III.

Die Annektion.

Aber gerade, als man sich solchen verfrühten Hoffnungen hingab, hatte Napoleon den Gipfel seiner Macht erklommen. Nach der Schlacht bei Wagram war Österreichs Widerstandskraft gebrochen, der Kaiserstaat sah sich vom Meere abgeschnittten. Napoleons Maßnahmen am Adriatischen Meere waren sichtlich darauf zugeschnitten, der Kontinentalsperre aufs neue strikte Durchführung zu sichern. Der Freundschaft Rußlands gewiß, holte der Unermüdliche zu einem neuen vernichtenden Schlage gegen den letzten unbezwungenen Gegner, gegen England, aus. Die bittere Erfahrung von Trafalgar hatte ihn gelehrt, daß sich Flotten nicht improvisieren lassen, er rechnete mit jahrelangen Vorbereitungen, aber er hoffte, während er seine Rüstungen betrieb, durch eine abermalige Verschärfung des wirtschaftlichen Kampfes, den Widersacher so sehr zu schwächen, daß seine Flotte nur noch den letzten Stoß gegen einen Ohnmächtigen zu führen haben werde. Die Vorbereitungen zu diesem Entscheidungskampfe besiegelten auch das Geschick der Hansestädte.

Die Frage nach der künftigen politischen Stellung der Städte war seit 1806 in der Schwebe geblieben. Nominell erfreuten sie sich voller Unabhängigkeit, die alten Verfassungen blieben in Kraft, mit Frankreich wurde auf diplomatischem Wege verkehrt, tatsächlich aber waren die Senate einfach die ausführenden Organe des kaiserlichen Willens. Das ganze Verhältnis trug jedoch den Charakter des Provisorischen an sich; eine endgültige Regelung schien um so dringender erforderlich, seitdem, im Frühjahr und Herbst 1808, auch Mecklenburg und Oldenburg ihren Beitritt zum Rheinbunde erklärt hatten, sodaß die Städte fast vollständig von dessen Gebiet umgeben waren. Im Jahre 1809 hatte ferner mehrere

Male die Gefahr vorgelegen, daß Aufständische sich in den Städten festsetzten und sie zum Mittelpunkt einer Erhebung machten. Schill war bis Bergedorf vorgedrungen und hatte einen Augenblick Miene gemacht, sich auf Lübeck zu werfen, der Herzog von Braunschweig hatte mit seiner Schwarzen Schar eine Nacht in Bremen biwakiert, bevor er sich in Elsfleth nach England einschiffte. Alle diese Umstände mußten es Napoleon nahelegen, die Städte in ein festeres Abhängigkeitsverhältnis zu bringen.

Im Herbst 1809 beauftragte der Kaiser Reinhard, den alten Freund der Hansestädte, damals Gesandten am Kasseler Hofe, sich mit Bourrienne ins Einvernehmen zu setzen und mit diesem den Entwurf zu einer neuen Verfassung der Städte auszuarbeiten. Reinhard und Bourrienne zogen zu ihren Konferenzen auch Vertreter der Städte, natürlich nur mit beratender Stimme hinzu. Bei diesen erregte die angekündigte Beschneidung ihrer Unabhängigkeit ziemliche Bestürzung. Für den Fall eines Beitritts zum Rheinbunde forderten sie jedenfalls völlige Gleichstellung mit den übrigen Bundesmitgliedern. Auch den alten Wunsch absoluter Neutralität im Kriege brachten sie wieder vor. Am liebsten hätten sie alles beim alten gelassen, d. h. bei Wahrung ihrer Souveränität nur in diplomatischem Verkehr mit dem Kaiser gestanden. Davon konnte natürlich bei allem Wohlwollen, das Reinhard und auch Champagny, der Minister des Auswärtigen, gegen die Städte zeigten, keine Rede sein. Auf Grund des im November 1809 übersandten Reinhard-Bourrienneschen Gutachtens arbeitete Champagny den Entwurf eines Vertrages über den Beitritt der Hansestädte zum Rheinbund aus: danach sollten diese in alle Rechte und Pflichten des Bundes eintreten, als ob sie zu den ursprünglichen Kontrahenten gehört hätten. Sie waren aber verpflichtet, dem Kaiser, der als Protektor die Freiheit, Unabhängigkeit und die Verfassung der Städte garantierte, in allen Anordnungen bezüglich des Kontinentalsystems und der Preß- und Fremdenpolizei ohne Verzug und ohne Bedingung Gehorsam zu leisten. Dem Protektor und dem Rheinbund gegenüber bildeten die Städte eine föderative Einheit, für die ein jährlicher Kongreß vorgesehen war. In dieser Einheit sollten sie nach dem ursprünglichen Vorschlage Villes Unies heißen, da sie aber auf den alten Namen „Hansestädte" großes Gewicht legten, billigte Champagny ihrer Gesamtheit

die Bezeichnung Villes Impériales Anséatiques zu. Im Innern schlug das Projekt eine Vereinheitlichung der drei Stadtverfassungen, Verbesserung der Justiz, Einführung des Code Napoleon und des Code de Commerce, Gleichberechtigung der Konfessionen usw. vor. Natürlich mußten sie sich auch zur Stellung eines militärischen Kontingents verpflichten; an Neutralität war nicht zu denken.

Napoleon billigte am 24. Dezember 1809 den ihm vorgelegten Entwurf Champagnys. Zur Ausführung ist dieser trotzdem nicht gekommen. Wie Wohlwill wahrscheinlich gemacht hat, hängt diese Sinnesänderung des Kaisers damit zusammen, daß die wachsenden Anzeichen der Unzufriedenheit, die Aufstände des Jahres 1809, das Attentat von Staps, ihm die geplante festere Organisation des Rheinbunds gefährlich erscheinen ließen. Nicht ein engerer Zusammenschluß, sondern eine weitere Zerstückelung der deutschen Vasallenstaaten, dünkte ihm wünschenswert. Dazu kam, daß die geplanten Vorbereitungen zu einem neuen maritimen und kommerziellen Angriff auf England sich am besten durchführen ließen, wenn die Gegenden, die ihm als Basis zu diesem Angriff dienen sollten, seinem direkten Befehl unterstanden. Hatte er bisher die alte Verfassung der Städte aus Bequemlichkeit und Berechnung geduldet, weil deren Bevölkerung im Genusse scheinbarer Unabhängigkeit sich am leichtesten zufrieden gab, so waren diese kleinen Staaten, „deren System darin besteht, zu temporisieren" seiner Ungeduld jetzt nur im Wege. Was brauchte der allmächtige Gebieter Europas lange Rücksicht auf sie zu nehmen? Die Annektion war einfach eine Verwaltungsreform zur schnelleren und besseren Vorbereitung des Entscheidungskampfes mit England.

Jedenfalls tritt dieser Gesichtspunkt in den öffentlichen Äußerungen des Kaisers und seiner ausführenden Organe am stärksten hervor. Noch in seiner Erwiderung auf Champagnys Projekt meinte Napoleon: „Was man mir hinsichtlich der Hansestädte vorschlägt, scheint mir ziemlich vernünftig. Die Hauptsache ist, daß ich in der Lage bin, dort im Fall eines Seekrieges meine Befehle gegen die Engländer genau zur Ausführung zu bringen". Und im März 1811, in demselben Monat, in dem er in seinen Befehlen an den Marineminister neue gewaltige Flottenbaupläne entwickelte, erklärte er seine Absichten in voller Deutlichkeit in einer Ansprache an De-

putierte der französischen Handels- und Gewerbekammern: „In vier Jahren werde ich eine Marine haben. Sind meine Geschwader erst drei oder vier Jahre zur See, dann können wir uns mit den Engländern messen", und in denselben Tagen an die Abgeordneten der annektierten Hansestädte: „der Seehandel, der Eure Stärke ausgemacht hat, kann künftig nur zugleich mit der Seemacht wieder aufleben. Auf einen Schlag muß das Völkerrecht, die Freiheit der Meere und der allgemeine Friede wieder hergestellt werden. Wenn ich über 100 Hochsee-Kriegsschiffe habe, werde ich England unterwerfen. Ich brauche die Matrosen Eurer Küsten und die Baumaterialien, die zu Euren Flußmündungen gelangen. Frankreich in seinen alten Grenzen konnte in Kriegszeiten keine Flotte bauen. Wenn seine Küsten blockiert waren, war es gezwungen sich zu fügen. Heute vermag ich, infolge des Zuwachses, den mein Reich seit sechs Jahren erfahren hat, jährlich 25 hochbordige Schiffe zu erbauen, zu bemannen und auszurüsten, ohne daß die Lage des Seekriegs es verhindern oder mich in irgend etwas hemmen könnte".

Schon im Sommer 1810 war Holland, dessen König Louis sich allzusehr um das Wohl seiner durch die Kontinentalsperre schwer geschädigten Untertanen besorgt gezeigt hatte, dem Französischen Reiche einverleibt worden; die Annektion der drei Hansestädte und der übrigen dazu bestimmten nordwestdeutschen Gebiete wurde formell durch ein Senatskonsult vom 13. Dezember 1810 ausgesprochen, nachdem Napoleon sie drei Tage zuvor mit der gebieterischen Notwendigkeit, dem englischen Handel diese Eingänge zu verschließen, begründet hatte. Hannover wurde zwischen Frankreich und dem Königreich Westfalen geteilt, wogegen gewisse Distrikte sowohl von Westfalen wie vom Großherzogtum Berg abgetrennt wurden, ohne daß man die Souveräne dieser Länder auch nur gefragt hätte. Die Einverleibung Oldenburgs erfolgte gegen den Protest des Großherzogs und seines Verwandten, des Zaren, und war bekanntlich einer der Gründe, die zum Bruche mit Rußland führten. Daß man in den Hansestädten keinen Widerspruch wagte, bedarf kaum der Erwähnung. Aus den Hansestädten, dem Herzogtum Lauenburg, den nordwestlichen Teilen Hannovers, dem Großherzogtum Oldenburg und einigen westfälischen Distrikten wurden die drei „hanseatischen" Departements:

Bouches de l'Elbe, Bouches du Weser und Ems Supérieur mit den Hauptstädten Hamburg, Bremen und Osnabrück gebildet. Militärisch entsprachen die drei Departements dem Bezirk der 32. Division; die oberste Gewalt vereinigte der von Napoleon zum Militär- und Zivil-Gouverneur ernannte Marschall Davout, Prinz von Eckmühl, in seiner Hand. Die innere Organisation der annektierten Gebiete wurde einer Kommission übertragen, die ihre Arbeit am letzten Tage des Jahres 1811 beendete. Wir brauchen auf die Einzelheiten der Verfassung der drei Departements hier nicht einzugehen. In den Hansestädten wurden die Senate natürlich beseitigt, doch ging ein Teil der Senatsmitglieder in die neue Verwaltung über. Zum Maire von Hamburg wurde der Senator Abendroth, zuletzt Amtmann in Ritzebüttel, ernannt, ein energischer, diplomatisch-geschickter Reichsstädter vom alten Schlage; als Maire in Lübeck waltete der frühere Bürgermeister Tesdorpf, später der ehemalige Syndikus Gütschow; in Bremen der Professor Wichelhausen, alles tüchtige Männer, die ihrer schwierigen Aufgabe, die Interessen ihrer Heimatstädte auch unter dem despotischen fremden Regime zu vertreten, nach Möglichkeit gerecht geworden sind.

In der Proklamation, die der Generalgouverneur Davout bei Übernahme seines Kommandos am 9. Februar 1811 an die Bevölkerung richtete, kündete er den gigantischen Plan einer Kanalverbindung der Ostsee mit den Strömen Frankreichs an. Dieses Kanalprojekt bildet in der Tat die Grundlage des ganzen, für die Annektion maßgebenden Angriffsplans gegen England. Die annektierten Gebietsteile stellten gewissermaßen nur das Ufergelände dieses Kanals dar. Nach Behauptung der Königin Katharina von Westfalen soll ihr Gemahl Jerome die Idee angeregt haben. In Wirklichkeit ist sie jedoch bereits in einer Denkschrift aus der Zeit des Rastatter Kongresses nachweisbar. Der Canal de la Seine-Baltique sollte für die durch die englische Blockade unmöglich gemachte Verschiffung der Ostseeprodukte auf dem Seewege einen billigen Binnenschiffahrts-Transportweg schaffen. In militärischer Beziehung war dabei hauptsächlich an die Verfrachtung von Schiffbauholz und dergleichen gedacht. Zum militärischen Eckpfeiler dieses ganzen antibritischen Rüstungssystems war Antwerpen, der künftige Kriegshafen des Reichs, bestimmt, zum kommerziellen Paris, der Zentralstapelplatz des Kontinents. Eine von Napoleon

eingesetzte Ingenieur-Kommission schlug nach eingehenden Untersuchungen drei Linien für das gewaltige Werk vor: einen Küstenkanal von der Zuidersee über Zwartsluis, Assen, Leer, Oldenburg, Vegesack, Bremervörde, Stade; einen Zentralkanal über Kampen, Zwolle, Meppen, Diepholz, Wildeshausen, Delmenhorst, Bremen, Stade, und einen Grenzkanal über Wesel, Haltern, Münster, Bielefeld, Minden, Buxtehude. Zur Ausführung empfahl sie, seiner Billigkeit wegen, den Küstenkanal. Dazu kam noch ein Kanal Hamburg-Lübeck auf der Alster- oder Stecknitzlinie; die Wasserverbindung zwischen der Zuidersee, Antwerpen und Paris bestand schon. Man entschied sich schließlich, die Ausmündung des Kanals in die Elbe nach Altenbruch zu legen, wo außerdem ein großes Marine-Arsenal mit einer Schiffswerft zum Bauen von gleichzeitig drei Linienschiffen und einer Fregatte und zur Ausrüstung von zwölf Linienschiffen und ebensoviel Fregatten vorgesehen war. In Hamburg selbst sollte ebenfalls eine leistungsfähige Schiffswerft mit einem Bagno für 600 Galeerensträflinge errichtet werden. An Insassen würde es bei den drakonischen Urteilen des Prevotal-Gerichtshofes gegen Schmuggler nicht gefehlt haben ..... Der Bau des Marine-Arsenals lag Napoleon vor allem am Herzen. Die von ihm am 18. März 1811 verfügte Marine-Inskription in den hanseatischen Departements wurde deshalb mit besonderem Eifer betrieben: 3000 Seeleute sollten hier ausgehoben werden; jeder Bürger von über 18 Jahren, der anderthalb bis zwei Jahre zur See gefahren war, mußte sich in die Listen einschreiben lassen.

Alle diese Pläne sind jedoch unausgeführt geblieben. Von dem Kanalprojekt scheinen den Kaiser besonders die hohen Kosten abgeschreckt zu haben, die im umgekehrten Verhältnis zur Rentabilität des Wasserwegs in Friedenszeiten standen. Er äußerte schon im Januar 1811, der einfachste Weg von Hamburg nach Holland sei der durch die Watten, zu dessen Schutz er die ostfriesischen Inseln befestigen lassen wolle. Der Bau des Kriegshafens an der Elbe ist wohl nur infolge der Vorbereitungen zum russischen Feldzug unterblieben.

Während so die militärischen Rüstungen gegen England — allerdings mehr in maßlosen und phantastischen Plänen, als in wirklichen Taten — ihren Fortgang nahmen, suchte Napoleon auch den wirtschaftlichen Kampf aufs neue zu organisieren, nach-

dem er, wie wir sahen, im Jahre 1809 teilweise einen Zusammenbruch erlebt hatte. Drei Momente sind für die Handhabung der Kontinentalsperre in den Jahren 1810—1813 charakteristisch: das System der Lizenzen, der Zolltarif von Trianon und die militärische Grenzsperre zur Verhinderung des Schmuggels.

Der Begriff der „Lizenz" war auf französischer Seite derselbe wie auf englischer: eine für den Einzelfall gemachte Ausnahme von den allgemeinen Schiffahrts- und Handelsverboten. Lizenzen waren hier ebensowenig etwas ganz neues wie in England, aber erst seit 1809 machte die französische Regierung häufiger Gebrauch davon. Es gab verschiedene Arten von Lizenzen, solche, die nur die Einfuhr von Schiffbaumaterial und Medikamenten, oder von Tuchen, Öl und dergleichen, andere, die gegen Ausfuhr französischer Seidenstoffe und Weine auch die Einfuhr von Kolonialwaren, Baumwolle usw. gestatteten. Seit August 1810 erhob Napoleon die Ausgabe von Lizenzen zum System; fortan sollte keinem Schiff mehr ohne Lizenz die Ein- oder Ausfahrt gestattet werden. Unter besonderen Bedingungen war gegen Lizenz auch die Fahrt nach England erlaubt. Man hat den Kaiser wegen dieser Inkonsequenz, dieser Durchbrechung des Kontinentalsystems heftig getadelt. Es scheint jedoch, daß die Absicht durch den Verkauf der Lizenzen eine neue Einnahmequelle für seine Kassen zu erschließen, für ihn nicht im Vordergrund stand, obwohl dieser fiskalische Zweck ebenso wie die Begünstigung der Ausfuhr französischer Manufakturen zweifellos mitsprach. Der Hauptzweck Napoleons ist vielmehr wahrscheinlich in dem wohlberechneten Plan zu suchen, durch eine begrenzte Zulassung des Verkehrs mit England das Bargeld aus dem Vereinigten Königreich herauszuziehen und so den britischen Staatskredit zu erschüttern. Deswegen begünstigte er vor allem die Ausfuhr von Getreide aus den norddeutschen Häfen nach England. Ein Dekret vom 22. Juli 1810 verordnete die Erteilung von Speziallizenzen an hanseatische Schiffe aus Danzig, Lübeck, Hamburg und Bremen zur Fahrt nach Dünkirchen, Nantes und Bordeaux. Sie durften England berühren, jedoch keine englischen Waren nach den französischen Häfen einführen, sollten diese vielmehr nur in Ballast oder mit nordischen Produkten, Schiffbaumaterialien usw. anlaufen.

Übrigens haben von den übersandten Lizenzen nur wenige

hanseestädtische Schiffe Gebrauch gemacht; bis Ende 1810 gingen nur 33 Schiffe mit insgesamt etwa 7400 Tonnen und einer Ladung im Werte von rund 5 Millionen Franks aus Hamburg, Bremen und Lübeck in See, die an Lizenzgebühr etwa 445 000 Franks zahlten. Dagegen entsandte Danzig allein 1810 die dreifache Zahl von Schiffen mit Lizenzen, hauptsächlich mit Getreide nach England. Auf den britischen Inseln herrschte in den Jahren 1809, 1811/12 Mißwachs und Teuerung. Nach Rose hat Napoleon damals durch die Zulassung der Getreideausfuhr aus den baltischen Häfen England vor der Hungersnot errettet. War er wirklich so kurzsichtig? Es verdient doch bemerkt zu werden, daß er sein Ziel, den englischen Barvorrat zu erschöpfen, fast erreicht hat. Im Jahre 1815 belief sich die Goldreserve der Bank von England nur mehr auf 2 Millionen Pfund.

Durch die Erlasse von Trianon vom 5. August 1810 glaubte Napoleon den Schmuggel wirksam bekämpfen zu können. Der eine Erlaß führte für Frankreich und seine Vasallenstaaten einen neuen Zolltarif mit außerordentlich hohen Zollsätzen auf koloniale Genußmittel und Rohstoffe ein, Sätzen, die den Warenwert oft weit überstiegen. Der andere Erlaß bestimmte, daß bereits eingeführte oder bis zu einem bestimmten Termin deklarierte Kolonialwaren erlaubter Herkunft gegen Erlegung eines Nachzolls von 50 % des Wertes frei gehandelt werden dürften. Als erlaubte Kolonialwaren galten alle, die von guten Prisen stammten, oder gegen Lizenz und unter neutraler Flagge eingeführt waren. Britische Kolonialwaren und vor allem Manufakturen blieben nach wie vor verboten; doch sollten die Zollbeamten bei der Prüfung der Herkunft der Waren nicht gar zu streng verfahren. Der nachträgliche Zoll war auf 50 % festgesetzt, weil nach Napoleons Informationen soviel der durchschnittliche Gewinn beim Schmuggelhandel betrug. Der Kampf wendete sich also gewissermaßen von den Schmugglern ab und gegen die ehrbare Kaufmannschaft. Früher hatte eine Ware, wenn sie einmal durchgeschmuggelt war, frei zirkulieren können. Dadurch, daß jetzt alle in den Magazinen der Kaufleute befindlichen Kolonialwaren, sie mochten geschmuggelt sein oder nicht, nachverzollt werden mußten, hoffte man den Schleichhandel unrentabel zu machen. Bereits im Juli 1810 waren auf diese Weise die in Holland lagernden Kolonial-

waren, zum größten Vorteil für die französischen Finanzen, dem freien Verkehr übergeben worden. Jetzt gedachte man in derselben Weise mit den ungeheuren Kolonialwarenvorräten zu verfahren, die sich namentlich im Laufe des Jahres 1809 in Holstein angesammelt hatten. Die Hamburger Kaufmannschaft begrüßte die Einfuhrerlaubnis mit Freude, erhob aber lebhaften Widerspruch gegen die außerordentliche Höhe des Zolls. Die Protestnoten, die Syndikus Doormann und der Gesandte Abel dagegen einreichten, blieben jedoch ohne Wirkung. Inzwischen erfolgte die Annektion. Im Frühjahr 1811 vollzog sich die Entleerung der holsteinischen Magazine; der Schlußtermin mußte mehrmals hinausgeschoben werden, weil die enormen Warenmengen nicht so schnell passieren konnten. Die Zollwagen in Hamburg waren von 5 Uhr morgens bis 7 Uhr abends ununterbrochen in Bewegung. Bis zum 9. April waren bereits über 17 Millionen Franken Einfuhrzoll vereinnahmt, teils in bar, teils in natura. Die Waren, die bei letztgenannter Verzollungsart an Zahlungs Statt eingingen, wurden nach Antwerpen und Köln gebracht und dort verkauft. Insgesamt gewann die französische Staatskasse durch diesen Kolonialwarenschub aus Holstein über 42½ Millionen Franken. Wir werden jedoch noch sehen, daß die Hoffnungen, die die Hamburger Kaufmannschaft trotz der ungeheuren Verteuerung durch den Zoll auf dieses Ge- Geschäft setzte, sich zum größten Teil als trügerisch erwiesen.

Daneben wurde der direkte Kampf gegen den Schmuggel noch verschärft. Im Herbst 1810 bestimmte Napoleon, um den Eifer der Douaniers und Soldaten anzuspornen, daß diesen ein Fünftel des Wertes der beschlagnahmten Waren zufallen solle. Das Militär wurde jetzt in viel ausgedehnterem Maße zur Zollbewachung herangezogen, freilich sehr zum Mißvergnügen der Zollverwaltung, die diesen Eingriff in ihre Rechte nur höchst ungern sah. Immer noch war es Helgoland, das hier als Warendepot für den Schleichhandel wie als Stützpunkt für englische Truppen und die englische Flotte, die französischen Behörden beunruhigte. Man kam dahinter, daß der Schmuggelverkehr sich besonders nach der Jade, nach dem linken Weser- und dem rechten Emsufer richtete. Varel war der Vermittelungsplatz für die Korrespondenz zwischen Helgoland und dem Kontinent. Die Bequemlichkeit, mit der der Verkehr hier vor sich ging, ließ sich nur durch Bestechung

französischer Beamten erklären. Ein doppelter Truppenkordon, der längs der Seeküste und der holsteinischen Grenze gezogen wurde, machte allmählich den Schleichhandel im Großen im Bezirk der 32. Division (Morand) fast zu einer Unmöglichkeit.

Nicht zufrieden damit, ordnete Napoleon durch ein Dekret vom Oktober 1810 eine nochmalige peinliche Fahndung und Haussuchung nach verbotenen englischen Waren an. Was gefunden wurde, sollte öffentlich verbrannt werden! In der Tat fanden solche Verbrennungen im November 1810 auf dem Burgfelde bei Lübeck, im Dezember auf dem Grasbrook bei Hamburg und auf der Bürgerweide bei Bremen statt. In Hamburg wurden auf diese Weise Waren im Werte von über einer halben Million Franken vernichtet. Es machte auf die Zuschauer, sogar auf französische Beamte und Offiziere, einen unbeschreiblich abstoßenden Eindruck, wertvolle Tücher, Porzellangeschirre usw. dieser ebenso brutalen wie sinnlosen Maßregel zum Opfer fallen zu sehen. Der Haß, den diese blindwütigen Äußerungen eines starren Despotismus entzündeten, wog den geringen Nutzen, den sie dem Gewaltherrscher in seinem Kampfe gegen England boten, hundertfach auf.

Dürfte man den Berichten der Präfekten und ihrer Untergebenen glauben, so wäre die französische Herrschaft nicht nur mit Ruhe, sondern mit unverhohlener Befriedigung aufgenommen worden. Der Präfekt des Oberemsdepartements, Keverberg, entblödete sich nicht, von „unbeschreiblicher Begeisterung“ von „Thränen der Rührung“ zu fabeln, mit denen ihn „ehrwürdige Greise“ als Vertreter der Landbevölkerung begrüßt hätten. Daß dies lächerliche Übertreibungen eines ordenssüchtigen Beamten sind, liegt auf der Hand. Aufrichtige Zufriedenheit mit dem neuen Regiment bekundeten wohl nur die Juden, für die die napoleonische Zeit ja überhaupt eine goldene Ära bedeutet. Die übrige Bevölkerung fügte sich zum größten Teil mit niedersächsischer Ruhe in das Unvermeidliche. Bei der großen Friedens- und Ordnungsliebe ihrer neuen Untertanen hätte es eine weniger kurzsichtige Regierung, sollte man meinen, mit Leichtigkeit vermeiden können, hier einen der gefährlichsten Aufstandsherde der Erhebung von 1813 zu schaffen.

Wohlmeinende Freunde der Hansestädte, wie Carl von Villers, der geborene Lothringer und lübische Adoptivbürger, glaubten diesen eine glänzende Zukunft unter der Herrschaft des kaiserlichen

Adlers ausmalen zu können. Auch Davout hatte ja in seiner Proklamation davon gesprochen, daß sie „gleich den alten Untertanen des Kaisers seiner Liebe und Sorgfalt teilhaftig werden würden", daß sie „ihr Handelsinteresse mit dem ihres neuen Vaterlandes künftig vereinigen sollten". In der Tat mochte mancher Kaufmann bei einem Blick auf das Gedeihen der linksrheinischen und belgischen Industrie die völlige Vereinigung mit Frankreich unter den gegebenen Umständen noch als die glücklichste Wendung für den darniederliegenden Handel ansehen. Selten ist eine Hoffnung ärger getäuscht worden.

Eine der französischen Regierung offenbar von sachverständiger hanseatischer Seite eingereichte Denkschrift vom 25. Dezember 1810 erörtert die Bedingungen, unter denen der Handel der Städte künftig allein bestehen könne. Da der Transport der baltischen Produkte auf dem projektierten Kanalwege zu teuer sei, müsse ein gewisser Seeverkehr, und zwar die Ausfuhr deutscher Rohstoffe und Manufakturen nach Frankreich, Holland, Spanien, Italien, umgekehrt die Einfuhr französischer oder neutraler Produkte und Kolonialwaren unbedingt zugelassen werden, englische Fabrikate selbstverständlich immer ausgenommen. Auch solle man den neutralen Aventure-Fahrern die Erwerbung englischer Lizenzen und die Versicherung ihrer Schiffe in England gestatten, um den etwaigen Schaden auf England abzuwälzen. Verbiete man den Seehandel weiter, so sei der Zusammenbruch der Städte unvermeidlich, und auch der Absatz französischer Produkte sei dann unmöglich, wenn alles Geld aus ihnen herausgezogen würde. Eine Wahrheit, gegen die selbst Napoleon blind blieb, bis es zu spät war! — Noch weiter gingen die Wünsche der Commerz-Deputation, die sie in einem am 1. Februar 1811 dem Syndikus Gries übergebenen Antrag formulierte: sie verlangte darin unter anderem Erklärung der Stadt zum Freihafen, freie Ein- und Ausfuhr des Transito-Gutes, freie Elbschiffahrt unter Aufhebung aller Zölle, Erhaltung der alten hamburgischen Handelseinrichtungen, der Assekuranz-Kompagnien, Posten usw.

Das mindeste, was man in den Hansestädten erwarten konnte, war die Einbeziehung in das französische Zoll-Inland, die tatsächliche wirtschaftspolitische Gleichstellung mit dem eigentlichen Frankreich. Davon war jedoch keine Rede. Die hanseatischen De-

partements wurden zwar durch die Dekrete vom 3. und 4. Juli 1811 der französischen Zollgesetzgebung unterworfen, aber die Zollgrenze gegen Frankreich (und Holland) blieb bestehen. Eingeengt zwischen diese und die anderen, ihn von seinem natürlichen Hinterland absondernden Zollinien befand sich der hanseatische Handel in höchst trauriger Lage. Die einzige Aufgabe, die ihm nach der Unterbindung allen überseeischen Handels blieb, wäre die einer Vermittlung des Verkehrs zwischen Frankreich (mit Holland) und Deutschland gewesen. Da die meisten Waren aber auf diesem Wege doppelten Zoll zu bezahlen hatten, war die Konkurrenz mit der direkten französischen Ausfuhr über die Binnengrenze fast unmöglich. Mußte doch z. B. ein Faß Wein, das von einer holländischen nach einer der hanseatischen Städte versandt wurde, den französischen Ausfuhrzoll bezahlen, obwohl es den Boden des Kaiserreichs nicht verließ. Viele Manufakturen, die sie aus Binnendeutschland zu erhalten gewohnt waren, mußten die Kaufleute jetzt, zum Teil auf Umwegen und mit außerordentlichen Unkosten, aus Frankreich beziehen, was die Unzufriedenheit natürlich noch mehrte. Selbst die französische Zollverwaltung in Hamburg sah das Unhaltbare dieses Zustands ein, setzte sich mit den Handelskammern — der neueingeführten Vertretung des Handelsstandes in den Städten — in Verbindung und übersandte dem Finanzministerium Ende 1811 eine Reihe von Vorschlägen, die namentlich auf die Erleichterung des hamburgischen und lübeckischen Nahverkehrs abzielten. Es wurde unter anderem beantragt, gewisse Waren aus der jenseits der Zollgrenze gelegenen Nachbarschaft, wie holsteinischen und mecklenburgischen Käse, Früchte, deutsche Kohlen nur mit einer Wagegebühr zu belegen, den Zoll für Salzheringe, Gerstengraupen, Barreneisen, Bleche, Werkzeuge, Häute usw. stark herabzusetzen, andere, verbotene Waren wie Glaswaren, Ofenkacheln u. dgl. gegen einen 10 % Wertzoll zuzulassen; ebenso war die jährliche Einfuhr eines gewissen Kontingents von Tuchen und Flanellen zur Bekleidung gegen einen Zoll von 10 % des Wertes, die zeitweilige Zulassung von Kattunen zum Bedrucken in den Hamburger Fabriken unerläßlich, die Ausfuhrerlaubnis für Kiefern- und Fichtenholz (worin Hamburg nach Holstein zu Bauzwecken starken Handel trieb), für Fleischwaren, Gold- und Silberwaren usw. wünschenswert.

Bis auf einige geringe Zugeständnisse blieben jedoch alle diese Wünsche unerfüllt. Das Ministerium sagte wohl eine Prüfung zu, aber im Drang der Umstände geriet alles in Vergessenheit.

Lange wurde über die Errichtung eines Entrepôt verhandelt, d. h. eines Magazines zur Lagerung der eingeführten und verzollten Kolonialwaren unter Zollverschluß, aus dem sie innerhalb einer begrenzten Zeit entnommen und ohne nochmalige Zollzahlung nach Frankreich und Holland versandt werden konnten. Nachdem die Einrichtung eines Entrepôt reel, d. h. eines wirklichen Magazingebäudes, vorläufig an der Platzfrage gescheitert war, wurde durch ein Dekret vom Juni 1812 wenigstens das Entrepôt fiktif, die Lagerung in einem beliebigen vom Eigner anzugebenden Speicher, genehmigt. Bedeutenden Umfang hat dieser Verkehr jedoch nicht erlangt. An Lizenzen wurden während des Jahres 1811 tatsächlich kaum drei Dutzend in den drei Hansestädten benutzt, auf Grund deren Waren im Werte von 6,2 Millionen Franken seewärts ausgeführt wurden; eine Einfuhr stand dem überhaupt nicht gegenüber. In den Lübecker Hafen lief während der Jahre 1811 und 1812 kein einziges Schiff ein. Den Reedereibetrieb erschwerte besonders die Vorschrift, daß ein Drittel des Werts der Ausfuhrladungen in Lyoner Seidenstoffen bestehen mußte, eine Maßregel, die natürlich durchaus nicht für diese entlegenen Teile des Reiches paßte. Bisweilen wurde deshalb den Reedern gestattet, die Seide statt seewärts aus-, nach Deutschland einzuführen, oder sie bei der Ausfuhr durch westfälisches Leinen zu ersetzen. Auch der Absatz der im Frühjahr 1811 in so großen Massen aus Holstein importierten Kolonialwaren nach Binnendeutschland begegnete den größten Schwierigkeiten. Seitdem die verschärften militärischen Maßnahmen den direkten Schleichhandel von Helgoland nach der deutschen Nordseeküste unterbunden hatten, richtete sich der englische Verkehr hauptsächlich nach der Ostsee, wobei Gotenburg und die kleine Insel Hanöe als Hauptstapelplätze dienten. Durch die englischen Handelsagenten und zum Teil unter Mitwirkung der preußischen Regierung, die den Schleichhandel zu einer ergiebigen Finanzquelle machte, wurden nun Preußen und Sachsen derart mit Kolonialwaren überschwemmt, daß die mit dem hohen französischen Zoll belasteten Vorräte der hanseatischen Kaufleute dagegen nicht aufkommen konnten. Wir haben also das eigentüm-

liche Schauspiel, daß die Preise für Kolonialwaren in Binnendeutschland zwar acht- bis zehnmal so hoch standen als in London, daß sie aber trotzdem noch die Preise der von den gewohnten, alten Lieferanten dieser Artikel, den Hansestädten, einkommenden Waren unterbieten konnten.

Es ist klar, daß diese unnatürlichen Zustände nicht lange dauern konnten. Deutschland, ja ganz Europa befand sich in der Verfassung eines Körpers, dem die gewöhnliche Nahrungsmittelzufuhr abgeschnitten ist, und in dem der Kreislauf der Säfte stockt. Bis zum Jahre 1810 hatte die Widerstandskraft dieses Körpers die willkürlichen Eingriffe des großen Kurpfuschers ertragen. Jetzt trat die Krisis, der Verfall ein, und er ergriff nicht nur die unmittelbar geschädigten Teile, sondern auch die, zu deren Gunsten dieses ganze ökonomische Regime eingeführt worden war. Der Widersinn nicht des Kontinentalsystems an sich, sondern der einseitigen Bevorzugung Frankreichs rächte sich an ihrem eigenen Urheber.

Die Ironie der Geschichte wollte es, daß die Krisis von den mißhandelten Hansestädten ihren Ausgang nahm. Im September 1810 machte ein altangesehenes Lübecker Handelshaus, das des ehemaligen Bürgermeisters und Bankiers Rodde, Bankrott. Die Passiven betrugen 2½ Million Mark; einige führende Pariser Firmen waren mit 1½ Millionen Franken beteiligt. Als kurz darauf auch ein großes Amsterdamer Geschäft fallierte, brach eine furchtbare Panik am Pariser Markt aus, von Dezember bis Januar häuften sich die Zahlungseinstellungen in Paris, Hamburg und in der Provinz. Im Mai trat allmählich Beruhigung ein, aber nur, um einer völligen Stockung des Handels Platz zu machen, die sich auch in einem starken Rückgang der Staatseinnahmen äußerte. Noch im März 1811 rühmte sich Napoleon in seiner obenerwähnten Ansprache an die französischen Industriellen: „Seit 1806 habe ich mehr als eine Milliarde an Kontributionen hereingebracht. Österreich hat bereits Bankrott gemacht, Rußland wird ihn machen und England nicht minder“. Er vergaß nur hinzuzufügen: „Und dann natürlich auch Frankreich“. Das Aussaugesystem hatte die Kaufkraft der Nachbarländer so geschwächt, daß wichtige französische Industriezweige sich jetzt dem Ruin gegenübersahen.

Bei unbefangener Betrachtung der französischen Herrschaft in den hanseatischen Departements kommt man in der Tat aus dem Erstaunen über die Kurzsichtigkeit der Machthaber, dieses vollkommene Verkennen der einfachsten Gebote der Regierungsklugheit nicht heraus. Die souveräne Nichtachtung der Sitten und Lebensgewohnheiten anderer Nationen, die gewaltsame Völkerbeglückung, war allerdings eine Erbschaft, die die französischen Beamten von der Revolution übernahmen, aber die rücksichtslose materielle Schädigung der fremden Untertanen, um — koste es, was es wolle — das letzte, höchste Ziel, die Niederringung Englands und Rußlands zu erreichen, trug nur allzudeutlich den Stempel des Geistes ihres Herrn und Gebieters. Napoleon war wie ein Baumeister, der, um die Kuppel des Gebäudes zu vollenden, die Steine aus den Grundmauern herausnimmt. Die hohlen Prahlereien der Präfekten über die geplante Austrocknung der Moore, die Kultivierung der Heiden, die Anlegung eines Straßennetzes vermögen nicht, darüber hinwegzutäuschen, daß die französische Herrschaft im ganzen nur die Ausbeutung der annektierten Gebiete zu fremden, ihrer eigenen Wohlfahrt durchaus nicht dienlichen Zwecken im Auge hatte. Was die Beamten mit der einen Hand zu geben — versprachen, das nahmen sie mit der anderen Hand doppelt und dreifach. Der angekündigte Bau der Straße Wesel-Hamburg (übrigens vorwiegend zu militärischen Zwecken) wurde zwar zum Teil ausgeführt, aber nur dadurch ermöglicht, daß man die Arbeiter einfach nicht bezahlte. Unter dem eisernen Druck des zur Spitze getriebenen Kontinentalsystems, der Steuern, besonders der indirekten (Droits réunis), der Militärlasten machte die Verarmung der Bevölkerung reißende Fortschritte. In Mecklenburg wurde 1811 die Getreideausfuhr kurzerhand verboten, und diese Unterbindung ihres wichtigsten Nahrungszweiges trieb nicht nur die Bauern zur Verzweiflung, sondern ließ auch die Staatseinnahmen rapide zurückgehen. In Lübeck nahm die Bevölkerung durch Auswanderung ab, so daß schließlich gegen 200 Häuser leer standen. Eine Menge Grundstücke wurde mit großen Verlusten veräußert, etwa 300 kamen zur Subhastation, fanden aber wenig Käufer, und infolgedessen sank natürlich der Häuserwert. Auch die Zahl der Eheschließungen ging zurück. Ein großer Teil der im Elend verkommenden Bevölkerung suchte seinen Lebensunter-

halt durch Schmuggeln zu verdienen. In Hamburg beispielsweise war es namentlich von den Arbeitern der stillstehenden Zuckersiedereien bekannt, daß sie sich auf diese Weise durchschlugen. Wer nur ein Pfund Kaffee von Altona nach Hamburg unentdeckt durch die Douane brachte, hatte einen Tagesverdienst gewonnen. Die peinliche Zolluntersuchung, die widerliche Art und Weise, in der die Douaniers namentlich die Frauen drangsalierten, trug nur dazu bei, einen giftigen Haß gegen die Fremdherrschaft zu nähren. Mit Bedenken sahen einsichtige französische Beamte, wie die Bevölkerung auf diese Weise demoralisiert wurde, sich daran gewöhnte, Recht und Gesetz nicht zu achten. Selbst die barbarischen Strafen, die man über die Schmuggler verhängte, machten keinen Eindruck auf die armen Teufel, die der Hunger und die Verwilderung zu ihrem Gewerbe trieb.

In Anbetracht der großen Ausdehnung des Schleichhandels hatte man sich bei der Annektion zur Einrichtung von Spezialgerichtshöfen veranlaßt gesehen, und zwar von Standgerichten (Cours prévôtales) für Schmuggelsachen und von ordentlichen Zollgerichten für Unterschleife bei der Verzollung. Auf Schmuggelei standen schwere Zuchthausstrafen, bis zu zehn Jahren, und Brandmarkung. Die Einführung dieser Gerichte hatte die Folge, daß die Zahl der Verhaftungen und Verurteilungen sich ins ungeheure vermehrte. Sprach man doch von 100000 Schmugglern, die in diesen Gegenden ihrem dunklen Handwerk oblagen. Die Gefängnisse waren überfüllt, dabei so ungesund, daß die Arrestanten massenhaft starben. Aus Mangel an Raum brachte man sie in fensterlosen, kalten und feuchten Kellern oder alten Türmen unter. In Bremen betrug die Sterblichkeit der Untersuchungsgefangenen 45 auf 200. Ein großer Teil der zu Zuchthaus Verurteilten wurde deshalb nach dem Bagno von Antwerpen abgeschoben.

Es läßt sich nicht leugnen, daß die französische Herrschaft auch manche Verbesserungen mit sich brachte, namentlich auf dem Gebiet der Rechtspflege, z. B. in der Vereinfachung des Strafprozesses, obwohl das Strafsystem des Code pénal als eine Verschärfung gegenüber der bisherigen Praxis empfunden wurde. Aber selbst wo die französische Verwaltung mit ihren Neuerungen die besten Absichten hatte, erntete sie wenig Dank. Ihr Versuch, den Anbau der Zuckerrüben durch Zwang einzuführen, stieß auf

den verdrossenen Widerstand der Landbevölkerung, und die in den hanseatischen Departements zahlreich angelegten Zuckerfabriken vermochten trotz staatlicher Subvention nicht aufzukommen. Selbst die Bauernbefreiung erregte in den ehemals oldenburgischen und münsterschen Gebietsteilen nur die Unzufriedenheit der Befreiten, die sich in zahllosen Prozessen äußerte. Alles Gute wurde mehr als reichlich aufgewogen durch jene ebenso brutalen wie unklugen Eingriffe in das häusliche Leben des einzelnen, die zum Wesen des französischen Regierungssystems gehörten. Mehr noch als die materielle Schädigung durch die Kontinentalsperre, z. B. die Erdrosselung der ländlichen Leinenindustrie, und durch die Militär- und Steuerlasten haben die rücksichtslosen Haussuchungen der Zoll- und Regiebeamten und Gendarmen, die harten Strafen für geringfügige Vergehen — eine Reihe unzweifelhafter Justizmorde ist den französischen Behörden nachzuweisen —, die Zwangsarbeiten beim Bau der Befestigungen, der Jammer, der über viele Familien durch die Militär- und Marine-Konskription gebracht wurde, dazu beigetragen, jenen wütenden Haß gegen die Franzosen großzuziehen, der sich in den März-Aufständen des Jahres 1813 Luft machte. In den Städten kam dazu die geistige Unterdrückung, die willkürliche Behandlung der Presse, die Verletzung des Briefgeheimnisses. Auch die Bestechlichkeit und Geldgier französischer Beamter und Offiziere, für die gerade aus dieser letzten Zeit viele Beispiele vorliegen, war geeignet, die Gefühle der Verachtung und des Hasses allmählich über die der Furcht obsiegen zu lassen.

Kein Wunder, daß die Stimmung der Bevölkerung im Jahre 1812 sich gegen das Vorjahr merklich verschlechtert hatte. Selbst aus den schönfärbenden Berichten der Präfekten und Polizeibeamten geht das hervor. Man hatte sich endlich überzeugt, daß man auch unter den veränderten politischen Verhältnissen, nach formeller Gleichstellung mit den alten Untertanen des Kaisers, auf Gerechtigkeit, auf wirkliche Förderung nicht hoffen durfte.

Um die Jahreswende 1811/12 war die Spannung in dem wirtschaftlichen Riesenkampfe auf das Höchste gestiegen. Auf beiden Seiten machten sich deutliche Anzeichen der Ermattung bemerkbar. Denn auch Englands Widerstandskraft war nahezu erschöpft. Nach dem Aufschwung des Jahres 1809, der auch 1810, obwohl vermindert, fortdauerte, brachte das Jahr 1811 schwere Rückschläge.

Die Rimessen von Südamerika blieben aus, der Absatz an Kolonialwaren auf dem Kontinent wurde immer schwieriger, seitdem die Franzosen den hermetischen Grenzverschluß auch an der Ostseeküste bis Schwedisch-Pommern ausgedehnt und auch Schweden zur Annahme des Kontinentalsystems gezwungen hatten. Bargeld zeigte eine beängstigende Abnahme, die Bankrotte häuften sich, zahlreiche Fabriken feierten, das Heer der Arbeitslosen schwoll an. Jeder fühlte, daß eine Entscheidung herannahte, und die Frage war nur: Wer würde länger aushalten? Aber im Sommer 1812, als die Legionen des Imperators nach Rußland marschierten, ihrem Geschick entgegen, war die Antwort im Grunde schon gegeben. Die Handelslage besserte sich, der südamerikanische Verkehr lebte wieder auf, Westindien verlangte nach Zufuhren, Rußland öffnete seine Häfen, durch das befreite Portugal drangen britische Waren nach Spanien. England konnte sich regen, die Handelsstraßen der Welt standen ihm offen, während der Gegner in seiner Zwangsjacke erstickte. Die britische Regierung häufte Schulden auf Schulden, aber Frankreich zehrte sein Kapital an Geld, Menschen und Arbeitskräften auf. Auch ohne die russische Katastrophe hätte das Genie Napoleons nicht mehr vermocht, in dem Ringen zwischen dem Kontinent und dem meerbeherrschenden Britannien den Sieg an seine Fahnen zu fesseln.

IV.

Die Befreiung.

Am Weihnachtsabend 1812 verbreitete sich in Hamburg die Nachricht von der Niederlage des Kaisers, vom Untergange der Großen Armee in den Eiswüsten Rußlands!

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, die Ereignisse des Befreiungsfeldzuges von 1813 in den nordwestdeutschen Küstenlanden zu schildern. Einige wenige Angaben mögen genügen, seinen Verlauf in den Grundzügen in das Gedächtnis zurückzurufen.

Die volle Gewißheit über den Umfang der französischen Niederlage in Rußland erzeugte alsbald bei der Beamtenschaft und der Besatzung der hanseatischen Departements Bestürzung und Kopflosigkeit, während sich in der Bevölkerung eine wachsende Gärung bemerkbar machte. Es ist charakteristisch, daß noch im Januar und Februar 1813 in Hamburg kaiserliche Blankolizenzen mit bedeutenden Vergünstigungen zum Verkauf ausgeboten wurden, aber keine Abnehmer fanden, weil man den nahen Sturz der napoleonischen Herrschaft voraussah. Am 9. März räumten die Franzosen Lübeck, am 18. zog Tettenborn, als Befreier mit unendlichem Jubel begrüßt in Hamburg ein. Zu beiden Seiten der Wesermündung, in Butjadingen und Wursten erhoben sich die Bauern in loderndem Haß gegen ihre Peiniger, durchzogen in tobenden Rotten unter dem Heulen der Sturmglocken die Dörfer und erstürmten die Batterien bei Blexen und Geestendorf — das einzige Beispiel eines wirklichen Volksaufstandes im denkwürdigen Befreiungsjahr. Dann kam der Rückschlag. Vom Rhein her zog Vandamme mit seinem Korps heran, um, ein französischer Alba, die Ordnung durch den Schrecken wiederherzustellen. Zwei Mitglieder der oldenburgischen Regierung, von Finckh und von Berger, die allzu unvorsichtig den Übergang zum altangestammten

Regiment hatten vorbereiten wollen, fielen als Opfer ihres Eifers, auch unter den friesischen Bauern wurde ein furchtbares Strafgericht gehalten. In Hamburg hatte der Senat die Verteidigungsmaßregeln nicht mit dem entschlossenen Ernste betrieben, wie sie die Lage erfordert hätte. Am 30. Mai war die Stadt wieder in französischen Händen und bekam nun die Rache für den vorzeitigen Befreiungsjubel zu fühlen. Die enorme Strafkontribution von 48 Millionen Franken wurde über sie verhängt und mit schonungsloser Härte eingetrieben; das ebenfalls wieder besetzte Lübeck kam mit 6 Millionen davon. In wenigen Monaten schuf Davout Hamburg zu einer Festung ersten Ranges um, und während Bremen im Oktober, Lübeck im Dezember, diesmal endgültig, die französischen Truppen abziehen sahen, hatten die unglücklichen Bewohner Hamburgs noch die Leiden des Belagerungswinters 1813/14 zu überstehen. Die letzte französische Regierungsmaßregel, die den Hamburger Handel traf, war die, freilich durch den Zwang der Umstände erklärliche, Entnahme der Barbestände aus der Hamburger Bank in Höhe von 7$^1/_2$ Millionen Mark Banko. Erst am 28. April 1814, vier Wochen nach dem Einzug der Alliierten in Paris, flatterte die weiße Fahne auf dem Michaelisturm.

Der Befreiung folgte die Wiederaufnahme des Handels auf dem Fuße. Am 13. Mai wurde die Börse, die während der Belagerung als Pferdestall gedient hatte, wieder eröffnet, am 17. langte das erste fremde Schiff, die englische „Amalia" von Hull im Hafen an, und in der letzten Maiwoche liefen bereits 59 Schiffe von See her ein. In Bremen war die Schiffahrt schon im November 1813 wieder eröffnet worden. Die ungeheuren Vorräte an Kolonialwaren und englischen Fabrikaten, die auf Helgoland, den Kanalinseln, zuletzt auch in Bremen aufgestapelt worden waren, flossen nun nach Hamburg ab und fanden bei zunächst sehr hohen, später sinkenden Preisen raschen Absatz. Allmählich kamen die alten Handels-Institutionen wieder in Gang, am Ende des Jahres waren annähernd die normalen Handelszustände hergestellt, die Ausnahme-Konjunktur konnte als überwunden gelten.

Es bleibt uns noch die Frage nach den Gesamtwirkungen und den dauernden Folgen der Kontinentalsperre für die Hansestädte zu beantworten. Von den ungeheuren Verlusten, die die Städte seit 1803 erlitten hatten, und die allerdings nur zum Teil

in unmittelbarem Zusammenhang mit der Sperre stehen, lassen sich nur die der Staatskasse annähernd feststellen. Wir brauchen darauf nicht nochmals zurückzukommen. Bemerkt sei nur, daß bloß ein geringer Teil dieser Aufwendungen aus der französischen Kriegsentschädigung wieder erstattet worden ist. Für die aus der Hamburger Bank geraubten Depositen ist nach einem Vertrage vom 27. Oktober 1816 durch Eintragung einer Rente von einer halben Million Franken in das französische Staatsschuldenbuch Ersatz geleistet worden; diese entsprach einem Kapitel von 10 Millionen statt der entnommenen 13 Millionen Franken. Die Schätzungen der direkten Verluste des Hamburger Privatkapitals durch Verfügungen der französischen Regierung gingen außerordentlich weit auseinander, von 80 bis 150 Millionen Franken. Ersetzt worden sind davon nach einem Vertrage von 1818 ebenfalls durch Rentenzahlung annähernd 52 Millionen. Lübeck erhielt nur für die von ihm reklamierten Verluste seiner Bewohner in der Zeit vom Juni bis Dezember 1813 in Höhe von 5,7 Millionen 2 Millionen Franken erstattet. Wieviel das Privatkapital der drei hanseatischen Schwesterstädte indirekt durch die Einwirkung der Kontinentalsperre verloren hat, läßt sich auch nicht annähernd berechnen. Der Kapitalmangel hat sich noch Jahrzehnte fühlbar gemacht. Lübeck, das an dem wiedereinsetzenden kommerziellen Aufschwung nicht ohne eigene Schuld nur geringen Anteil nahm, galt lange als eine herabgekommene und nahrungslose Stadt. — Die Gewinne, die einzelne, teils durch den Schleichhandel, teils, nach dem Frieden, durch Spekulationen im Wechselverkehr auf London, durch das Steigen der Hausmieten usw. erzielt haben, wiegen diese Schäden bei weitem nicht auf.

Die Zeitgenossen sind sich in ihrem Urteil über die Kontinentalsperre ziemlich einig gewesen. Als eine Maßregel, die den Verkehr in der unnatürlichsten Weise gehemmt oder abgelenkt, die dem Wohlstande der Nation tiefe Wunden geschlagen hat, ist sie ihnen in Erinnerung geblieben. Neuerdings hat man demgegenüber betont, daß die festländische Industrie, und zwar nicht nur die Industrie Frankreichs und der annektierten linksrheinischen deutschen und belgischen Gebiete, sondern bis zu einem gewissen Grade auch die des rechtsrheinischen Deutschland durch die Kontinentalsperre gekräftigt und zu einem erfolgreichen Konkurrenzkampfe gegen den

englischen Import befähigt worden sei. Für die linksrheinischen Länder kann man das zweifellos gelten lassen, für den größten Teil des deutschen Gewerbegebiets aber beschränkt sich der Gewinn, bei Lichte besehen, auf recht bescheidene Maße. Es kamen einige neue Industrien auf. Aber selbst die Rübenzuckerfabrikation, die während der Sperre zweifellos ihre Konkurrenzfähigkeit erprobt hatte, ging ebenso wie die sächsische Baumwollindustrie nach dem Fall des Kontinentalsystems fast vollständig wieder zugrunde und mußte später wieder ganz von vorn anfangen, wobei ihr die Erfahrungen der napoleonischen Zeit allerdings zugute kamen. Im übrigen erfreute sich die deutsche Gewerbetätigkeit gerade vor der Kontinentalsperre einer gewissen Blüte, und viele Industriezweige, besonders die alte und ausgebreitete, meist für die Ausfuhr arbeitende Leinenfabrikation litten unter den Sperrmaßregeln ungeheuer. Die deutsche Ausfuhr nach Großbritannien überstieg im Jahre 1800 den Betrag von 4 Millionen £, erreichte dagegen in dem Jahrzehnt nach Aufhebung der Kontinentalsperre im Maximum nur 2,6 Millionen. Diejenigen, die so zuversichtlich der Kontinentalsperre eine belebende Wirkung auf die deutsche Industrie zuschreiben, sollten zunächst sich die Frage vorlegen, ob dieser industrielle Aufschwung nicht ebensogut ohne die Sperre eingetreten wäre, namentlich wenn die vielverheißenden Anfänge des deutsch-amerikanischen Handels sich ungestört hätten fortentwickeln können. Jedenfalls ist das Übergewicht der britischen Industrie in Deutschland nach der Sperre entschieden noch größer gewesen als vor derselben. Wenn aber gar gesagt worden ist, daß sich Hamburg durch die Kontinentalsperre „trotz aller schweren Bedrückungen aus der untergeordneten Stellung eines englischen Kommissionsplatzes zu selbständiger Geltung aufgeschwungen" habe (Hoeniger), so stellt das die Tatsachen geradezu auf den Kopf. Wir bemerkten ja schon oben in der Einleitung, daß die Vorherrschaft der englischen Verkehrsbeziehungen in Hamburg bei Verhängung der Kontinentalsperre ganz jungen Datums war, daß vorher der Verkehr mit Frankreich dominiert hatte, des rasch aufblühenden Handels mit den Vereinigten Staaten nicht zu vergessen. Man kann also die Bedeutung Hamburgs im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts kaum irriger charakterisieren, als mit den oben angeführten Worten. Und wenn irgend etwas, so hat gerade

das napoleonische Kontinentalsystem dazu beigetragen, das durch die Revolutionskriege bereits hervorgerufene Übergewicht des britischen Seehandels zu einem erdrückenden zu machen. Auf keinem Gebiet liegt der unermeßliche Gewinn Englands aus der Kontinentalsperre klarer zutage, als auf dem der Schiffahrt und Reederei. Seit der napoleonischen Zeit erst datiert der gewaltige Vorsprung der britischen Handelsflotte in der Weltschiffahrt. Wenn noch heute, nach hundert Jahren, die britische Handelsflotte fast die Hälfte, die deutsche, trotz großer Fortschritte und Anstrengungen, erst ein Zehntel der Welthandelsflotte ausmacht, so sieht das nicht darnach aus, als ob dieser Vorsprung in absehbarer Zeit eingeholt werden könnte. Vor den napoleonischen Kriegen besaß die Handelsflotte Großbritanniens etwa den dreifachen, nach den Kriegen etwa den achtfachen Umfang der deutschen.

Bestand der Handelsflotten (in Tonnen Tragfähigkeit)

	1800	1825
Deutschland[1]. . .	570 000	300 000
Großbritannien . .	1700 000	2 400 000

Der Schiffsbestand Hamburgs war von 248 Schiffen mit 23 206 Lasten (im Jahre 1798) auf 101 Schiffe mit 7616 Lasten (im Jahre 1816) also auf ein Drittel zusammengeschmolzen. Um die Jahrhundertwende gingen (1800) 377 Schiffe von Hamburg nach England, im Durchschnitt der Jahre 1816/20 stieg deren Zahl auf 686, also um 80 %. Dabei hatten vor der Kontinentalsperre im englisch-deutschen Verkehr die fremden (deutschen und sonstigen) Flaggen bei weitem vorgeherrscht, nach derselben dominierte zunächst die britische, wenn sich auch mit den Jahren annähernd ein Gleichgewicht herstellte.

Jene Kennzeichnung der Hansestädte als „englischer Faktoreien" ist nicht neu. Schon das berüchtigte „Manuskript aus Süddeutschland" vom Jahre 1820 suchte mit diesem (übrigens von Napoleon stammenden) Ausdruck den norddeutschen Seeplätzen das Brandmal undeutscher Gesinnung aufzudrücken, freilich nicht für

---

[1]) Einschließlich Schleswig-Holstein und Schwedisch-Pommern. Die Zahlen können nur annähernde Geltung beanspruchen. 1 Tonne Tragfähigkeit (= 1/2 Normallast, 1/3 Hamburger Kommerzlast) ist etwa 0,7 Registertonnen Raumgehalt (netto für Segelschiffe) gleichzusetzen.

die Zeit vor, sondern nach dem Kriege. Und so wenig das Wort auf das Wesen und die Stellung der Hansestädte im ganzen zutraf, so muß man doch sagen, daß der Vorwurf jedenfalls um 1820 mit einem weit größeren Schein des Rechts erhoben werden konnte, als etwa um 1800 oder gar um 1780. Daß aber Hamburg und Bremen dem Binnenländer nach der napoleonischen Epoche noch mehr als bloße Eingangspforten des englischen Handels erscheinen konnten, als vor derselben, ist lediglich eine Folge der Kontinentalsperre.

Von einer materiellen Förderung der Hansestädte durch die napoleonische Wirtschaftspolitik darf man also gewiß nicht reden. Aber wie das Unglück im Leben des einzelnen zum Segen ausschlagen kann, so übt es auch seine läuternde Wirkung im Leben der Völker. Ein Gutes hatten die bitteren Erfahrungen der Kontinentalsperre und der Franzosenherrschaft jedenfalls gehabt. Jene faulen Träume von unbedingter Neutralität waren als Chimären erkannt. Man begann in den Hansestädten einzusehen, daß das Heil schließlich doch besser im Schutz eines größeren Ganzen, als im Vertrauen auf ein vermeintliches gemein-europäisches Interesse am neutralen hanseatischen Handel zu suchen sei. Es genüge, um den ganzen Unterschied in der inneren Haltung der Hansestädte zum deutschen Vaterlande vor und nach der Kontinentalsperre zu ermessen, zwei Äußerungen gegenüberzustellen, die beide unter dem Einfluß Johann Smidts, des Bremer Senators, zutage getreten sind. Ein Ungenannter schrieb 1802 in dem von Smidt herausgegebenen „Hanseatischen Magazin" u. a.: „Ihr (der Hansestädte) Flor, und zum Teil ihrer Existenz, stützt sich auf das Wohlwollen a l l e r N a t i o n e n", und weiter: „Ist aber die Handlungs-Freiheit und dadurch auch die Selbständigkeit der Handlungsstädte allen Mächten wichtig genug, und ein e i n z e l n e r S c h u tz bedenklich; könnte selbst für wichtige allgemeine politische Verwicklungen und ausgebreitete Kriege der R e i c h s s c h u tz einmal z u u n w ü r k s a m, oder gar einmal, nach einer Europäischen Staats-Revolution, a u f g e l ö s t erscheinen, so läßt sich ja unfehlbar das allgemeine Handlungsinteresse aller Nationen nicht sicherer, als durch ihre allgemeine Vereinigung erreichen, um die Selbständigkeit dieser Städte, und also auch der Hansestädte insonderheit, und ihre ungestörte Handlung im Kriege und Frieden zu

erhalten und zu sichern. Nur ein solcher allgemeiner Fürsten-Verein kann . . . völlige Sicherheit geben". Im Jahre 1821 dagegen entwarf der Bremer Professor Adam Storck in seiner auf Smidts Veranlassung verfaßten Erwiderung auf das „Manuskript aus Süddeutschland" das folgende Zukunftsbild: „Auf dieses System (das von dem künftigen einigen Deutschland zu schaffende Zoll- und Schiffahrtssystem) gegründet, wird der Staatskörper Deutschlands mit anderen Staatskörpern Navigations- nnd Handelsverträge abschließen. Dann wird die Zeit gekommen sein, wo der Ozean deutsche Flotten unter einer Nationalflagge erblicken wird. Wenn Deutschland dann mit gemeinsam gefaßten Maßregeln auf Reziprozität in Handelsverhältnissen dringen kann, so wird auch die schönste Zeit der Hansestädte gekommen sein, und ihre Blüte und ihr Reichtum wird ebenso im genauesten Zusammenhang mit dem Reichtum gesamter deutscher Nation stehen, wie es bisher immer der Fall gewesen".

Man braucht diese Äußerung nicht zu überschätzen. Einen großen Teil seiner Schrift widmet der „Bremer Bürger" gerade dem Nachweis, daß gegenwärtig Retorsionsmaßregeln gegen England durchaus untunlich seien — was nach Lage der Umstände kaum zu bestreiten war. Auch bedarf es kaum der Erinnerung, daß dem Anschluß an den Zollverein gerade in den Hansestädten am längsten widerstrebt wurde. Aber die grundsätzliche Verschiedenheit springt doch in die Augen: dort spricht der Kosmopolit, der das Deutsche Reich mit kaum verhehlter Teilnahmlosigkeit nur noch als leblose Mumie betrachtet, hier der Deutsche, dem die baldige Einigung Deutschlands zu einem auch handelspolitisch wirkungsfähigen Staatskörper ein Gegenstand der Hoffnung ist. Dazwischen liegt die Kontinentalsperre.

Benutzte Literatur.

Im Allgemeinen:

G. Servières, L'Allemagne Française sous Napoleon I. Paris 1904 (vgl. dazu die Rezension von Wohlwill, Zur Geschichte der Hansestädte im Zeitalter der französ. Revolution und Napoleons I. Hans. Geschichtsbl. 1906).

W. von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen Bd. III. Bremen 1904.

C. Mönckeberg, Geschichte der freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1885.

(Die Abhandlung desselben Verfassers, Hamburg unter dem Drucke der Franzosen 1806—1814, Hamburg 1864, war mir nicht zugänglich).

E. Baasch, Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert. Hamburg 1901.

E. Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika (Hamburger Festschrift zur Entdeckungsfeier I. 3.) Hamburg 1892.

H. Hitzigrath, Hamburg und die Kontinentalsperre (Hamb. Programm 1900).

M. Hoffmann, Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck. Lübeck 1889—92.

K. Klug, Geschichte Lübecks während der Vereinigung mit dem französischen Kaiserreiche 1811—1813. Lübeck 1856.

A. T. Mahan, The influence of Sea power upon the French Revolution and Empire 1793—1812. Vol. II. London 1892.

A. von Peez und P. Dehn, Englands Vorherrschaft. Aus der Zeit der Kontinentalsperre. Leipzig 1912.

Außerdem

Zu Kapitel I.

A. Wohlwill, Frankreich und Norddeutschland 1795—1800 (Hist. Zeitschr. 51).

Derselbe, Reinhard als französischer Gesandter in Hamburg 1795—97 (Hans. Geschichtsbl. 1875).

Derselbe, Hamburgs Beziehungen zu den auswärtigen Mächten (in: Hamburg um die Jahrhundertwende 1800. Hamb. 1900).

A. Wohlwill, Die Hansestädte beim Untergang des alten Deutschen Reichs (in: Histor. Aufsätze dem Andenken an Georg Waitz gewidmet. Hannover 1886).
Derselbe, Zur Erinnerung an die hanseatischen Konferenzen vom Herbst 1806 (Hans. Geschichtsbl. 1906).
F. Hildebrand, Die hanseatischen Konferenzen im Herbste 1806 (Beiträge zur Gesch. Niedersachsens u. Westfalens Jahrg. I, H. 4. Hildesheim 1906).
E. Baasch, Hamburgs Handel und Schiffahrt (in: Hamburg um die Jahrhundertwende 1800).
J. G. Büsch, Versuch einer Geschichte der Hamburgischen Handlung. Hamburg 1797.
D. Macpherson, Annals of Commerce. Vol. IV. London 1805.
A. Saybert, Statistical Annales of the United States of America. Philadelphia 1818.
Staatsbürgerliches Magazin für Schleswig-Holstein Bd. 2.

Zu Kapitel II.

Bourrienne, Mémoires. Vol. VIII. Paris 1829.
H. Hitzigrath, Die Kompagnie der Merchant Adventurers und die engl. Kirchengemeinde in Hamburg 1611—1835. Hamb. 1904.
E. von Halle, Die Company of Merchant Adventurers und der Ausgang ihrer Niederlassung in Hamburg 1807 (Internation. Wochenschrift 1908).
M. Prell, Erinnerungen aus der Franzosenzeit in Hamburg 1806—1814. Hamburg 1864.
W. Kießelbach, Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomischen Bedeutung. Stuttgart 1850.
R. Hoeniger, Die Kontinentalsperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland (Volkswirtschaftliche Zeitfragen H. 211) Berlin 1905.
Derselbe, Die Kontinentalsperre in ihrer geschichtlichen Bedeutung (in: Meereskunde Jhrg. I, H. 5) Berlin 1907.
G. Drottboom, Wirtschaftsgeographische Betrachtungen über die Wirkungen der Napoleonischen Kontinentalsperre auf Industrie und Handel (Bonner Diss. 1906).
W. F. Spiering, Kurze Erzählung der Einnahme der Insul Helgoland und des Betragens der Engelländer daselbst (Zeitschft. d. Vereins f. Schleswig-Holstein. Geschichte 31).
L. Brinner, Die deutsche Grönlandfahrt. Berlin 1913.
d'Ivernois, Effets du Blocus Continental. 1809.
G. von Gülich, Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus der bedeutendsten Staaten unserer Zeit Tabellenband. Jena 1830.

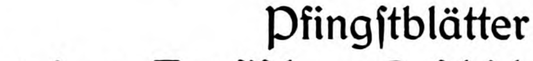
Zu Kapitel III.

A. Wohlwill, Napoleon und die Hansestädte im Herbst 1809. Zeitschft. d. Ver. f. Hamb. Gesch. Bd. 7).
Derselbe, Der Eintritt der Hansestädte in den Rheinbund 1809 (ebenda).
A. C. Wedekind, Jahrbuch für die hanseatischen Departements, insbesondere das Departement der Elbmündungen. Hamburg 1812.
P. Darmstädter, Studien zur napoleonischen Wirtschaftsgeschichte (Vierteljahrschrift f. Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte 2 und 3).
A. Cunningham, British Credit in the last Napoleonic War (Girton College Studies No. 2). Cambridge 1910.
F. Stuhr, Die napoleonische Kontinentalsperre in Mecklenburg 1806—13 (Jahrbücher d. Ver. f. Meckl. Geschichte u. Altertumskunde 71).
F. Thimme, Die inneren Zustände des Kurfürstentums Hannover unter französisch-westfälischer Herrschaft 1806—13. Bd. II. Hann. u. Leipz. 1895.
J. Kretzschmar, Napoleons Kanalprojekt zur Verbindung des Rheins mit der Elbe (Zeitschft. d. Hist. Ver. für Niedersachsen 1906).
A. Wohlwill, Die Verbindung zwischen Elbe und Rhein durch Kanäle und Landstraßen nach den Projekten Napoleons I. (Mitt. d. Ver. f. Hamb. Geschichte 7. Heft).

Zu Kapitel IV.

G. Rüthning, Oldenburgische Geschichte Bd. II. Bremen 1911.
G. Seelig, Hamburgs Handelslage nach dem ersten Pariser Frieden (Annalen des Deutschen Reichs 1902).
M. Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts Bd. I. Jena 1899.
Manuskript aus Süd-Deutschland, herausgegeben von George Erichson (Lindner). London 1820.
(M. J. Haller), Sechs Briefe über den Handel der Hansestädte, von einem Hamburger. Bremen 1821.
Über den wichtigen und allgemein nützlichen Einfluß der Reichsfreyen Hansestädte in die Handlung aller Länder (Hanseatisches Magazin, hrsg. von J. Smidt, Bd. 6. Bremen 1802).
(Adam Storck), Über das Verhältnis der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands. Von einem Bremer Bürger. Bremen 1821.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt X. 1914.

Besiedlung des Ostens und Hanse.

Von

Hans Witte.



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1914.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	87½	=
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85	=
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80	=
=	=	=	51—100	=		=	=	75	=
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70	=
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65	=

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walther Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.** Von Georg Sello.

Blatt III. 1907. **Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.** Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. 1908. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. 1909. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Blatt VI. 1910. **Wismar im Mittelalter.** Von Friedrich Techen.

Blatt VII. 1911. **Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.** Von Rudolf Häpke.

Blatt VIII. 1912. **Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen** bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466. Von Albert Werminghoff

Blatt IX. 1913. **Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.** Von Walther Vogel.

Preis je 1 Mark.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt X. 1914.

Besiedlung des Ostens und Hanse.

Von

Hans Witte.



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1914.

Altenburg
Piererische Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

I.

Einleitung.

Besiedlung des Ostens und Hanse? Was hat das miteinander zu tun? So höre ich manchen fragen. Was hat die Erfüllung weiter festländischer Landgebiete mit zähen Massen überwiegend bäuerlicher Bevölkerung Gemeinsames mit einer aus kaufmännischem Unternehmungsgeist geborenen, weithin über die Meere ausgebreiteten, bald über sie herrschenden, zur Großmacht gewordenen Vereinigung?

Und doch, fassen wir den Begriff „Besiedlung des Ostens" nur etwas allgemeiner, etwa als Ausbreitung deutschen Wesens, so springt das Gemeinsame sofort in die Augen. In diesem Sinne habe ich schon früher[1]) von einer „stark hervortretenden inneren und äußeren Verwandtschaft" gesprochen, „durch die diese beiden größten und folgereichsten Erscheinungen des deutschen Mittelalters, die Wiedergewinnung des altgermanischen Ostens und die Entwicklung und Blüte der Hanse, miteinander verbunden sind. Hanseatentum und Ausbreitung deutscher Volkskraft verhalten sich zueinander wie Ursache und Wirkung". „Allerdings" — so darf ich wohl mit meinen damaligen Worten fortfahren — „wenn schon um das Jahr 1000 deutsche Kaufleute, die ‚Leute des Kaisers', wie man sie nannte, in London eine geachtete, ja vor anderen Fremdlingen bevorzugte Stellung einnehmen, so war dies noch keine Folge der Städtehanse. Die war zu jenen Zeiten noch nicht erstanden! Aber sie war aus derselben Wurzel entsprossen, der sowohl die Hanse wie auch die Verdeutschung unserer Ostseelande Dasein und Erfolg verdanken; aus der unverwüstlichen Kraft unseres niederdeutschen Volkstums mit seinem wagemutigen, Widerstände und Hindernisse verachtenden Vorwärtsdrängen, mit seiner zähen Beharrlichkeit, die das einmal Gewonnene mit eiserner Faust festhält.

Die Träger dieses die Hanse einleitenden und ihr die Wege ebnenden Vorgehens waren nicht dieselben, die uns später als Hauptvertreter des Hanseatentums begegnen: Kölnische Kaufleute mit ihren engeren rheinisch-westfälischen Landsleuten wurden hier die Vorläufer der Hanse. Die baltischen Lande waren zur Zeit dieser Anfänge ja noch in der Hand des Slawentums. Und erst nachdem dessen Herrschaft gebrochen war und Deutsche sich in dichten Massen im eroberten Lande niederließen, konnte der Grund zu der neuen Stadt Lübeck und in rascher Folge zu allen den vielen deutschen Handelsplätzen und späteren Hansestädten gelegt werden, die als schönste Zier sich dem südlichen Gestade der Ostsee bis zum Finnischen Meerbusen anschmiegen. Da erst konnte auch das so oft von Slawenhorden in Schutt und Trümmer gelegte Hamburg ruhigeren Zeiten entgegensehen, seine Kräfte stetig ansammeln und entfalten.

So ist allerdings die Bezwingung der Ostseeslawen und die Erfüllung der ihnen entrissenen Lande mit deutschen Bewohnern die Grundlage geworden für einen großen, man kann wohl sagen den überwiegenden Teil der hansischen Entwicklung. Denn außer dem Raume für die Entstehung so vieler Hansestädte, unter ihnen der unbestrittenen Führerin, brachte der Gewinn des Ostseegestades noch die Erbschaft nicht nur der wendischen, sondern auch der dänischen Seefahrt. Wie einst in London die Vorläufer der Hansen anknüpften an die dänische Gildehalle, so folgten sie jetzt auch in der Ostsee den Spuren der nordischen Stammverwandten und fanden bald den Weg über Gotland und die livisch-esthnischen Küstenländer bis tief ins russische Binnenland nach Nowgorod.

Hier zeigt sich schon das Auseinandergehen der hansisch-kaufmännischen Ausbreitung und der überwiegend bäuerlichen, die unsere baltischen Lande dauernd dem Deutschtum gewann. Auf letzterer großenteils beruhend, von ihr getragen und unterstützt, hat das leichter bewegliche städtische Volksmaterial der hansischen Ausbreitung bald Wege eingeschlagen, die sich noch weiter entfernten von dem bedächtig schrittweisen und an die Landwege gebundenen Vordringen der zähflüssigen bäuerlichen Massen, hat jenseits der Ostsee in Schonen festen Fuß gefaßt, die stolze bergensche Niederlassung geschaffen, die älteren Londoner Anfänge zu einer allgemein-hansischen Organisation ausgebaut, das brüggische

Kontor errichtet und die vorherrschende Handelsstellung an den atlantischen Küsten von Frankreich, der Pyrenäischen Halbinsel und Irland gewonnen.

So darf man wohl das Hanseatentum und die Wiedergewinnung der Ostseeländer vergleichen mit zwei starken fruchtbringenden Ästen, die nahe beieinander aus dem gemeinsamen Stamm niederdeutschen Volkstums emporwuchsen. So nahe, daß sie beim Hervorbrechen aus dem Stamme noch ineinandergreifen. Darum ist die Verdeutschung unserer baltischen Lande auch für das Hanseatentum von grundlegender Bedeutung. Und die Forschung nach der Art, wie dieser große, weltgeschichtliche Vorgang sich vollzog, berührt zugleich die Wurzeln des hansischen Daseins."

Das ist in etwas ausführlicherer Fassung derselbe Gedanke, den Dietrich Schäfer[2]) in die kürzere Form gebracht hat: „Das Aufkommen der Hanse kann nur verstehen, wer sich jener großartigen kolonisatorischen Tätigkeit erinnert, die ihresgleichen nicht hatte vor der Besiedelung der von Englands Herrschaft befreiten Vereinigten Staaten, die in der Geschichte der Kolonisation allein durch sie übertroffen wird, jener Tätigkeit, welche die weiten Gebiete östlich der Elbe und Saale germanisierte oder weit hinaus mit verstreuten Posten deutscher Kultur übersäte."

Jedenfalls ist es keine müßige Aufgabe, diesen Zusammenhängen nachzugehen und sie, die auch für unser heutiges völkisches Dasein von grundlegender Bedeutung sind, weiteren Kreisen vor Augen zu stellen. Aber volle Klarheit wird sich nur erzielen lassen im Rahmen der hier in aller Kürze anzudeutenden gesamtdeutschen Siedelungsgeschichte.

II.

Ausbreitung des Deutschtums.

Der großen Völkerwanderung, die Germanenstämme durch fast ganz Europa, ja über seine Grenzen hinaus nach Afrika geführt und manchen der edelsten fern der Heimat unter fremdem unterworfenen, aber an Zahl weit überlegenem Volk fast spurlos hatte verschwinden und zugrunde gehen lassen, war eine lange Zeit der Ruhe gefolgt.

Der Verlust an Volkskraft, die mit diesen kampfgewohnten Weltstürmern im Nichts versunken oder als Blutauffrischung in die Adern entnervter römischer Provinzialbevölkerungen übergeströmt war, konnte sich nicht so rasch ersetzen. Die Germanenkraft war in alle Winde zerstoben. Was wäre aus Europa geworden, wenn sie beisammen geblieben und zu einer Macht zusammengewachsen wäre? Es läßt sich nicht ausdenken.

Doch bei allem Verlust durch die abgesplitterten Wanderstämme war das, was das Germanentum an wirklichem Volksboden einbüßte, nicht so beträchtlich, wie man meist annimmt. Gerade die erst verhältnismäßig spät aus Skandinavien an das Südgestade der Ostsee herübergedrungenen Ostgermanenstämme hatten ja schon in den Weichselgegenden nur als Herrenvolk über unterworfenen Eingeborenen gewaltet. In der Art ward durch die Völkerwanderung ja ganz Westeuropa eine Zeitlang germanisch. Aber als bleibender Gewinn tritt dem Verlust des seiner germanischen Bewohner entblößten Landes östlich der Elbe und Saale doch der Boden gegenüber, den im Westen und Süden die Stämme der Franken, Alemannen und Bayern errangen. Weithin über Rhein und Mosel vordringend, hatten sie bis zum Ärmelkanal, in die Ardennen und Vogesen, ja bis in die Hochtäler der mittleren Alpen ihre dichtgesäten Siedlungen vorgeschoben, aus

denen erst ein wirkliches Deutschland auf dem Boden des zertrümmerten Imperiums erstand.

So ist das Ergebnis dieser großen Völkerbewegung, die ja außerdem noch den Angelsachsen Großbritannien überlieferte und damit den ersten Grund legte zu der neuzeitlichen Weltverbreitung, ja zur Weltherrschaft des Germanentums, gewiß nicht in erster Linie zu erblicken in einer Einengung des deutschen Volksbodens. Gehörten doch die abgesplitterten und später romanisierten Wanderstämme in ihrer überwiegenden Mehrheit überhaupt nicht zu den eigentlichen Deutschen, sondern zu jenen erst spät aus Skandinavien auf das Festland übergetretenen Ostgermanen, von denen es zum mindesten zweifelhaft war, ob, wenn sie wirklich mit den deutschen Stämmen in ungestörtem räumlichem Zusammenhang geblieben wären, sie jemals mit ihnen zu einer völkischen oder gar staatlichen Einheit hätten verwachsen können.

Das deutliche Ergebnis dieser Bewegung ist weniger ein Verlust als eine Verschiebung des deutschen Volksbodens von Osten nach Westen und Süden. Was im Osten an wirklich deutschem Volksboden verloren gegangen war, fand im Westen und Süden wenigstens annähernd einen Ersatz. Gar nicht zu reden von England, das einstweilen doch Germanen deutscher wie skandinavischer Herkunft als weiteres neugewonnenes Siedlungsgebiet offen stand, bis es mit dem durch seine insulare Lage begünstigten Erwachsen einer neuen, nicht mehr deutschen, aber zweifellos noch germanischen Nationalität seine eigenen Wege ging.

Freilich griffen Reste der römischen Provinzialbevölkerung noch tief in das von den Volkssiedlungen der Franken, Alemannen und Bayern überdeckte Gebiet des gefallenen Römerreichs ein: im Westen besonders auffällig im Moselgebiet, wo ja schon die alte Keltensprache sich nach dem Zeugnis des heiligen Hieronymus besonders lange in Trier am Leben erhalten hatte[3]) und deutliche Spuren in der Umgebung auf ein Jahrhunderte überdauerndes Fortbestehen romanischer Volksreste hindeuten[4]); im Süden bis über den Bodensee hinaus, in dessen schweizerischer und vorarlbergischer Nachbarschaft sich die romanische Sprache bis ins 9. und 10. Jahrhundert gehalten haben soll[5]). Im Osten aber drängten die in die verlassenen Germanensitze geräuschlos

nachgerückten Slawenstämme immer stürmischer gegen die auf Elbe und Saale zurückgewichene Grenze des Deutschtums.

Schwere Aufgaben der Assimilation fremder Volksteile im Westen und Süden, wirkliche Bedrängnisse im Osten nahmen die ohnehin geschwächten Kräfte des festländischen Germanentums vollauf in Anspruch. Kräfte sammeln, nicht zersplittern durch fortgesetzte Ausbreitung, mußte auf lange Zeit die Losung sein. Nur der zuletzt aus dem Dunkel der Vorgeschichte aufgetauchte Stamm der Baiwaren konnte, weniger geschwächt durch den Völkersturm, mit seinem Vordringen nach Süden und Osten und ins Alpengebiet noch anhalten, als bei Franken und Alemannen der Ruhezustand längst eingetreten war. Und als sich im Norden wieder die ersten vorwärtsdrängenden Kräfte regten, war hier im Südosten nicht allein das Egerland, sondern mit Hilfe fränkischen und geringeren schwäbischen Zuzugs schon das Land zwischen Thaya und Drau dem Deutschtum gewonnen (10. und 11. Jahrhundert)[6].

Also auch in anderen deutschen Stämmen hatte sich inzwischen, während die Bayern zunächst allein den verheißungsvollen Weg nach Osten beschritten hatten, wieder eine nach außen drängende Kraft angesammelt. Der alte Wandertrieb regte sich wieder. Franken und Schwaben begannen, sich dem bayerischen Vormarsch anzuschließen, ja in der Erringung deutschen Neulands eine entscheidende Rolle zu spielen. Gerade der vorgeschobenste Teil der deutsch-österreichischen Neusiedlung, das westungarische Heanzengebiet, beruht auf fränkischer Niederlassung.

So unmittelbar und kräftig die Grenzen des deutschen Siedlungsgebietes erweiternd wirkte zu jenen Zeiten der eben erst wieder erwachende allgemeinere deutsche Ausbreitungsdrang nur an dieser Stelle. Die breiten und schweren bäuerlichen Volksmassen, die ihm allein Nachdruck und dauernde Wirkungen leihen können, waren — zumal im Norden — von ihm noch unberührt geblieben. Was jetzt über die Grenzen deutschen Wesens hinausstrebte, das waren außerhalb dieser südlichen Ostmark fast ausschließlich jene leichter beweglichen Bestandteile des Volkes, die in den rasch emporblühenden Städten als Kaufleute und Handwerker sich schon zu beengt fühlten.

Daß in Rom seit Karls des Großen Zeiten deutsche Volks-

teile eine bedeutende Rolle spielten[7]), findet schon in der überragenden Bedeutung dieser Stadt und in ihren nahen Beziehungen zum deutschen Leben eine hinreichende Erklärung. Von dem wiedererwachenden Ausbreitungsdrange unseres Volkes spricht viel stärker und deutlicher, daß auch in Orten, die nicht entfernt eine solche Anziehungskraft auszuüben vermochten, sich deutsche Kolonien anzusammeln begannen. Die deutschen Kaufmannskolonien in Genf, Lyon und Avignon[8]) gehören erst dem ausgehenden Mittelalter an. In Avignon sind zudem noch die gleichen fördernden Einflüsse wie in Rom am Werke gewesen. Frühere und kräftigere Entwicklungen dieser Art zeigt der Norden.

In wie frühe Zeit die deutsche Handelskolonie in London zurückreicht, wissen wir schon. Nicht viel anders lagen die Dinge an der Ostsee. In dem berühmten Stapelplatz der wendischen Küste, Julin, gesellten sich zu den einheimischen Slawen noch Dänen, Sachsen, Griechen und „Barbaren"[9]). Nach Gotland, dem Brennpunkt des Verkehrs im ganzen Ostseegebiet, ja tief ins russische Binnenland, nach dem alten, sagenumwobenen Nowgorod, hatte der deutsche Kaufmann schon den Weg gefunden, als das ganze Südgestade der Ostsee noch in der Hand slawischer Stämme war. Bis an die Kieler Föhrde erscholl ja slawische Sprache, hatte slawische Herrschaft sich ausgebreitet und hier unmittelbare Grenzberührung mit dem jütisch-skandinavischen Wesen des Nordens gewonnen. Die deutsche Siedlung war von der Ostsee völlig abgedrängt. Doch bis ins Herz des polnischen Landes waren die städtisch-kaufmännischen Vorläufer deutscher Ausbreitung schon vorgedrungen. Um das Jahr 1000 sehen wir in der Stadt Gnesen, gegen 1157 in Posen ihre ersten Anfänge[10]).

Seit Karls des Großen Zeiten hatte die deutsche Macht wieder und wieder versucht, den verlorenen Nordosten unter ihre Herrschaft zurückzubringen. Mehr als vorübergehende Erfolge waren dabei nicht errungen. Der einzige Gewinn, der aus der Zeit der Sachsenkaiser geblieben war, das Sorbenland zwischen Saale und Elbe, lag viel zu weit ab, um den verlorenen Zusammenhang mit der Ostsee wiederherzustellen. Dazu war es seiner überwiegenden Bevölkerung nach slawisch geblieben. Nur eine dünne deutsche Oberschicht von Geistlichen und adligen

Grundbesitzern hatte sich hier über die ungestört in ihren Sitzen gebliebene sorbische Bevölkerungsmasse gelagert[11]), gleich den Kaufmannsniederlassungen die Richtungen vorausdeutend, in die sich dereinst der Strom überschwellender deutscher Volkskraft ergießen sollte.

Denn als diese auf allzu engem Raume so lange Jahrhunderte hindurch angestaute Volkskraft endlich die Grenzen sprengte, die der erlangten Fülle nicht mehr gerecht wurden, da war es, wenn auch überwiegend, doch lange nicht allein der in grauer Urzeit germanische, nun aber schon über ein halbes Jahrtausend slawische Nordosten, in den dieser Überschwall abströmte. Da ist auch der Abfluß, der schon seit Jahrhunderten in die südliche Ostmark des Bayernstammes geronnen war, wieder mächtig angeschwollen. Da hat der deutsche Volkskörper allerorten seine Glieder gereckt und gedehnt, als sei urplötzlich eine unermeßliche Kraft in ihm lebendig geworden.

Nach Norden zu auf der Zimbrischen Halbinsel begann gerade jetzt — im 12. und 13. Jahrhundert — ein lebhafteres Vordringen des Deutschtums in die damals noch jütische Halbinsel Schwansen[12]). Im Westen, wo die scharfe deutsch-französische Sprachgrenze sich mit so geringen Veränderungen durch viele Jahrhunderte erhalten hat, läßt sich etwas später — seit dem 13. Jahrhundert — auf lothringischem Boden ein ganz langsames, aber anhaltendes Vorwärtsschieben deutscher Volksteile in das angrenzende französische Sprachgebiet erkennen, besonders deutlich in dem nördlich Metz gelegenen Ennery und in Marsal an der Seille nebst einigen Nachbarortschaften[13]). In der Schweiz[14]) gewannen Murten und Ins mit Umgebung deutschen Charakter. Nicht weit davon ward Freiburg im Jahre 1176 als Vorburg des Deutschtums gegründet, welche Rolle zu spielen diese Stadt längst aufgegeben hat. Mit viel stärkerem Nachdruck drang aus dem Berner Oberland deutsche Siedlung ins Wallis hinüber, machte sich um die Mitte des 13. Jahrhunderts zum Herrn des oberen Kantons bis Leuk und griff gleichzeitig auf den Südabhang des Monte Rosa sowie nach Pommat und Bosko über. In Graubünden war die deutsche Sprache im Vordringen auf Feldberg und Chur. Und auch in Tirol, wo sich ja im Vintschgau romanische Bevölkerungsreste bis ins 18. Jahrhundert erhalten

haben[15]), machte die deutsche Sprache im Etschtal abwärts von Bozen Fortschritte[16]).

Wo immer deutsches Wesen mit fremdem grenzte, fast überall vorwärtsdrängende Kraft, bald schwächer bald stärker, bald kleinere, bald größere Teile des fremden Bodens sich einverleibend! Und dies in der gleichen Zeit, da im Osten zwischen dem baltischen Meere und dem Sudeten- und Karpathenzug, ja auch jenseits im Gebiete der Ostalpen und weit darüber hinaus in Siebenbürgen und bis in die Moldau Ströme deutscher Ansiedler die Lande erfüllten! Eine ähnlich große und nachhaltige Kraftäußerung hat das deutsche Volk niemals — weder vorher noch nachher — hervorgebracht. „Es ist, als ob ein lange Zeit enggefesselter Riese plötzlich seine Banden sprengte und nun die mit einem Schlage freigewordene Kraft in ungestümem Ausbruch alles vor sich niederwürfe und sich untertänig machte." (Meckl. Gesch. I S. 101.)

III.

Wiedergewinnung des Nordostens.

Besonders im Nordosten, wo in so langwierigen, zähen und wechselreichen Kämpfen um die Slawengrenze gerungen, wo es trotz aller Erfolge der deutschen Waffen immer nur zu vorübergehender Besitznahme slawischen Landes gekommen war — abgesehen von dem einzigen bleibenden Gewinn aus König Heinrichs I. Zeiten, dem Sorbenlande zwischen Saale und Elbe —, wo namentlich der aus der Vermählung von Slawentum und Heidentum geborene wilde und unversöhnliche Völkerhaß dem christlich-deutschen Wesen durch die Jahrhunderte so unleidlich enge, so gut wie unüberschreitbare Grenzen gezogen hatte, da brach der deutsche Völkerstrom, als endlich die Hindernisse gefallen waren, gleich einer Springflut herein, weithin die Lande bedeckend und alles, was ihm nicht glich, fortschwemmend, ersäufend oder zu baldigem Untergang geweihten Inseln zerreißend.

Wie viele Kämpfe deutsche Kaiser und Könige an dieser, ihren Gedankenkreisen meist doch gar zu entlegenen Nordostgrenze auch geführt hatten, der Nutzen, den sie dem deutschen Volke gebracht haben, ist verschwindend, oft beschränkt auf die Abwehr slawischer Angriffe. Wenn nicht sogar der Schaden überwog! Hat doch Karl der Große den nordwestlichsten Slawenstamm der Obotriten mehr als irgendeiner gefördert durch seine bluttriefende Niederwerfung der Sachsen, durch die zwangsweise Fortführung vieler Tausende aus diesem starken und festen Germanenstamme, dessen durch seine Schuld verödete Sitze er den Slawen preisgab. Und wie bald verfiel, was die Sachsenkaiser gebaut und wofür der große Markgraf Gero mit allen Mitteln der List, Grausamkeit und unerschütterlicher Tapferkeit gerungen hatte, bis auf jenen unbedeutenden und noch so wenig nutzbar gemachten Rest! Wie

hätte da der große Wendenkreuzzug von 1147 mit seinem mehr als kläglichen Ergebnis dem angestauten Deutschtum die breite Schleuse öffnen mögen, durch die sein Überfluß abströmen konnte? Mehr noch als seine fremde Art stand ja das Heidentum des Wendenvolkes einer friedlichen Ausbreitung deutsch-christlichen Wesens im Wege. Ihr konnte nur eine vernichtende Niederkämpfung dieses zähen und erbitterten Feindes die Bahn frei machen. Aber zu diesem entscheidenden Schlage war es immer — auch im Kreuzzuge — nicht gekommen, weil die angrenzenden deutschen Fürsten die Wendentribute zu schätzen wußten und sich ihrer dadurch zu berauben fürchteten.

Doch jetzt war das Heidentum ja schon bei so vielen Slawenstämmen im Schwinden. Bei den Böhmen und den Polen hatte das Kreuz schon gesiegt. In der Mark hatte ihm soeben (1136/37) Albrecht der Bär durch Niederschlagung eines Wendenaufstandes den Weg bereitet. In Pommern hatte es seit Ottos von Bamberg Predigten seinen Einzug gehalten. So war es kaum mehr als das Gebiet des Obotriten- und des Wilzenstammes vom wagrischen Osten Holsteins bis zur Insel Rügen, das in seiner feindselig-starren Ablehnung des Christentums auch dem deutschen Wesen den Weg nach Osten versperrte, — nur noch eine Insel in dem ansteigenden Meere des Christentums und des Deutschtums.

Und auch von dieser Insel waren schon Stücke abgebröckelt, als die Heerscharen der Kreuzfahrer sich gegen das heidnische Wendenland in Bewegung setzten. Kaiser Lothar, der, als Sachsenherzog auf den Thron des Reiches erhoben, die Aufgaben des Ostens wieder mit zielbewußtem Nachdruck ergriffen hatte, war gestorben (3. Dezember 1137). Der Hader zwischen Hohenstaufen und Welfen loderte in deutschen Landen empor. Die Wenden witterten Frühlingsluft. Da war Pribislaw, der Fürst der Wagrier und Polaben, aus Lübeck hervorgebrochen, hatte das vor kurzem erst auf Anraten des frommen Slawenapostels Vicelin von Kaiser Lothar zu Segeberg erbaute Bollwerk des Deutschtums und Christentums in Schutt und Trümmer gelegt und weithin die sächsische Umgegend verwüstet.

Doch Heinrich von Badewide schlug mit seinen Holsaten und Stormaren den Eindringling zurück. Ungezügelt kam der lange angesammelte Ingrimm der Holsten zu furchtbarem Ausbruch. Ihr

Bauernaufgebot machte aus dem Wagrierlande fast eine Einöde. Adolf II. von Schauenburg, dem zu seiner wiedererrungenen Grafschaft Holstein im Jahre 1142 auch das eroberte **Wagrien** hinzugelegt wurde, bekam ein menschenarmes Land. Doch er wußte Rat. Er sandte Boten „nach Flandern und Holland, nach Utrecht, Westfalen und Friesland“ und ließ alle, die Land suchten, auffordern, mit ihren Familien einzuziehen in dies „gute, geräumige und fruchtbare Land“, das „Fische und Fleisch im Überfluß darbiete und vorteilhafte Weiden besitze“. Besonders aber ermunterte er seine Holsten und Stormaren, die ersten zu sein bei der Neubesiedlung dieses durch ihr Blut gewonnenen Landes.

Von nah und fern strömten die Ansiedler herbei. Den Holsten wurden Sitze an der Trawe und Schwentine angewiesen, den Westfalen der Dargungau, den Holländern die Gegend von Eutin und den Friesen das Kirchspiel Süssel. Den Wagriern blieben zu geschlossenem Wohnen unter ihrem Fürsten Pribislaw nur die Küstenstriche um Lütjenburg und Oldenburg. „Das war der erste bedeutungsvolle Schritt, der das größte Werk des deutschen Mittelalters erfolgreich einleitete, die Wiederverdeutschung der baltischen Slawenlande“. Graf Adolf krönte sein Werk durch die Gründung eines neuen deutschen Lübeck (1143) „unweit der alten Wendenstadt, die am Einfluß der Schwartau in die Trawe in Trümmern lag“ [17]).

Und wie der Holstengraf der überschüssigen deutschen Volkskraft den Weg nach Osten wies, so geschah es bald auch von anderen Fürsten und Herren. Sein einstiger Widersacher Heinrich von Badewide, mit dem er zuvor um die Holsteiner Grafenwürde gerungen hatte, war nach deren Verlust mit dem durch Pribislaws Niederlage herrenlos gewordenen Polabenlande entschädigt worden. Nach 1151 begann er durch Ansiedlung von Westfalen seine Grafschaft Ratzeburg in ein deutsches Land zu verwandeln.

Albrecht der Bär, der von seiner Nordmark (Altmark) aus Schritt für Schritt, teils mit den Waffen, mehr aber noch auf friedlichem Wege, seinen Machtbereich über die Wilzenstämme **Brandenburgs** ausgebreitet hatte, war mit dem Tode Pribislaws von Brandenburg (1150), der ihn zu seinem Erben eingesetzt hatte, der alleinige Herr des Brandenburger Landes geworden. Schon 1136, wo er Havelberg und die Priegnitz an sich gerissen

hatte, wird er Markgraf von Brandenburg genannt. Einstweilen ließ er das Wendenvolk ziemlich ungestört auf der angestammten Scholle. Deutsche Ritter und Geistliche schienen vorderhand — wie so lange schon in dem benachbarten Sorbenland — zu genügen. Doch der Einfall Jaczos von Köpenik, dem sein durch Verrat gewonnener Raub, die Hauptstadt Brandenburg, in schwerem Kampfe wieder entrissen werden mußte (1157), erwies nur zu deutlich die Notwendigkeit besserer Sicherungen. So folgte Albrecht dem Beispiele Adolfs von Holstein. Auch von ihm gingen Boten „nach Utrecht und in die Rheingegenden, ferner zu denen, die am Ozean wohnen und von der Gewalt der See Schaden erlitten, nämlich an die Holländer, Seeländer und Fläminger". Und mit ihm wirkten Erzbischof Wichmann von Magdeburg und Bischof Anselm von Havelberg zusammen, den herbeiströmenden Ansiedlern eine Stätte zu bereiten. Die Altmark, namentlich die stark mit Slawen besiedelte Gegend von Salzwedel, wurde mit Niederländern besetzt. Über die Elbe drang die Siedlung in die Priegnitz und ins Havelland vor. Der zwischen Jüterbog und Wittenberg sich hinziehende Fläming und der bei Jüterbog genannte pons Flemmingorum [18]) bezeugen mit zahlreichen Orts- und Familiennamen, daß sich in dieser Gegend eine dichte Einwanderung aus Flandern niedergelassen hat. 1161 war die Besiedlung des Landes um Jüterbog schon in vollem Gange. Weit darüber hinaus scheint sie im 12. Jahrhundert noch nicht vorgedrungen zu sein. In die morastige Niederung der Nuthe und in das Urwaldgebiet der Zauche bahnten ihr die Zisterzienserklöster Zinna nördlich Jüterbog (1171) und Lehnin bei Brandenburg (1183) den Weg. Mit ihnen erlangte sie wohl fürs erste ihre vorgeschobensten, bedeutenderen Mittelpunkte.

Immerhin, die kleine Pforte, die Adolf von Holstein dem vordringenden Deutschtum geöffnet hatte, hatte sich zu einem breiten Einfallstor erweitert, so breit wie das ganze angrenzende nordwestliche Slawengebiet. Denn auch in den Süden, zwischen **Saale und Elbe**, drangen nun dichtere Massen deutscher Einwanderer und machten der Vereinsamung der dünnen deutschen Oberschicht ein Ende. Flandrer scheinen auch hier in der Besiedlung des platten Landes als Bahnbrecher vorangegangen zu sein: in Kühren bei Wurzen (1154), bei Halle, Bitter-

feld, Wittenberg, Dessau, Aken, Zerbst und anderen Orten. In den Städten aber war teilweise schon früher deutsches Wesen zur Herrschaft gelangt, in Oschatz und Grimma schon vor 1136. Namentlich die von den Slawen noch kaum besiedelten Gebirgs- und Waldgegenden, in denen Wiprecht von Groitzsch schon im beginnenden 12. Jahrhundert den Anbau eröffnete, nahmen einen großen Teil der deutschen Einwanderung auf[19]).

Nur im äußersten Norden an der Ostsee, gerade dort, wo Adolf von Holstein das Werk der deutschen Wiederbesiedlung den ersten Schritt tun ließ, war der deutschen Masseneinwanderung der weitere Weg noch versperrt. Das eigentliche **Obotritenland** war auch nach dem Untergang der Freiheit seiner wagrischen und polabischen Stammesbrüder noch in der alten Ablehnung deutschen und christlichen Wesens verharrt. Der Kreuzzug hatte dem Christentum nur einen Scheinsieg gebracht. Nochmals hatte Heinrich der Löwe das Schwert ziehen müssen. Da endlich entschied sich nach dem Falle seines Fürsten Niclot (1160) das Schicksal dieses hartnäckigen Stammes.

Nachträgliche Slawenaufstände und vor allem die innerdeutschen Kämpfe, die bald Heinrichs des Löwen Sturz herbeiführen sollten, haben zwar bewirkt, daß die von ihm auf dem Obotritenboden errichtete Sachsenmark nicht von Bestand blieb, und daß die ersten Keime deutsch-flämischer Ansiedlung um die Burg Mecklenburg wieder zerstört wurden. Aber die noch in währenden Kriegsläuften gegründete Stadt Schwerin (1161), die erste deutsche Stadt im Gebiet des eigentlichen Obotritenstammes, blieb erhalten. Sie wurde der Mittelpunkt eines neuen Bistums und der auf fremdem eroberten Boden errichteten Grafschaft Schwerin, an die südwestlich die Grafschaft Dannenberg und westlich die Grafschaft Ratzeburg — beide nur wenig älter — angrenzten.

Jetzt war der Gedanke an die Erhaltung der Slawentribute nicht mehr bestimmend für Heinrich den Löwen. Er hatte ja den Segen deutscher Siedlungsarbeit aus nächster Nähe im Wagrierlande und auch in den ersten Anfängen schon in dem zur Grafschaft Ratzeburg umgewandelten Polabenlande kennen gelernt. Jetzt drang auch in diese drei jüngsten Grafschaften ein starker Strom deutscher Einwanderung. Am Schweriner See fand sie

zunächst noch ihr Ziel, denn im Osten und auch im nördlichen Küstengebiet von Dassow an wehrte der in einen Teil der väterlichen Herrschaft wieder eingesetzte Pribislaw, Niklots Sohn, noch der deutschen Einwanderung, wenn er auch die Gründung des deutschen Klosters Doberan (1171) durch reiche Schenkungen förderte. Und im Süden kam noch die Unwirtlichkeit der Jabelheide der ungeschmälerten Erhaltung des Wendentums zustatten.

Aber in den mittleren Teil ergoß sich die deutsche Einwanderung so stark, daß schon im Jahre 1171 der Chronist Helmold das ganze einstige Slawenland zwischen Ostsee und Elbe und von der Eider bis Schwerin eine „einzige Sachsenkolonie“ nennen konnte. Nicht ein ausschließlich von Sachsen und sonstigen Deutschen bewohntes Gebiet, wie man ihn mißverstanden hat, sondern eben eine Kolonie mit dicht angesiedelten deutschen Einwanderern, neben denen aber die slawischen Vorbewohner noch lange nicht verschwunden waren.

Im weitaus überwiegenden östlichen Teile Mecklenburgs vom Schweriner See an und über des Obotritenlandes Grenzen hinaus hatte inzwischen wohl das Christentum Fortschritte gemacht. Der Stiftung des Klosters Doberan war schon Jahrs darauf (1172) — doch vom dänischen Mutterhause Esrom aus — das ebenfalls dem Zisterzienserorden angehörige Dargun gefolgt, nachdem die letzte Hochburg des Heidentums in diesen Gegenden, Arkona auf Rügen, schon Jahre zuvor (1168) dem vereinigten Ansturm der Dänen und der slawischen Vasallen Heinrichs des Löwen erlegen war. Doch eine deutsche Massensiedlung war diesen Vorposten christlichen und deutschen Wesens noch nicht gefolgt, die inmitten des feindseligen Heidenvolks noch lange, schwere Zeiten, ja gegefährliche Angriffe, Doberan sogar eine Zerstörung (1179) zu überstehen hatten.

In südlicheren Gegenden war die Woge des vorwärtsdringenden deutschen Wesens weitergerollt. In der Mark Brandenburg wurde am Ansiedlungswerk langsam, aber stetig weitergebaut, und in der Sorbenmark zwischen Saale und Elbe wies ihm der Gebirgszug mit seinen weiten unangebauten Flächen schon deutlich den Weg nach Schlesien. Aber in Mecklenburg verharrte die Woge noch unbeweglich am Schweriner See, indes die schweren Kämpfe, die im Zusammenhang mit dem Sturz des Löwen diese Lande

durchtobten, die eben erst gepflanzten Keime deutschen Lebens in den Boden zu treten drohten.

Endlich brachte die Dänenherrschaft, die diese lange begehrten Ostseelande aus des großen Welfen Nachlaß an sich riß, die Ruhe (1204), ohne die dies schwierige Kulturwerk nicht gedeihen konnte. Und sogleich lebte die Siedlungstätigkeit wieder auf, füllte von Wagrien an die gelichteten Reihen der Pioniere deutscher Kultur wieder auf und drang mit Nachdruck hinüber in die ihr bisher verschlossenen Lande des nördlichen und östlichen **Mecklenburgs** und Pommerns. Im westlichsten Teile der Herrschaft Pribislaws, in den Ländern Bresen und Dassow, sehen wir 1222 das Besiedlungswerk in vollem Gange. Für die Insel Poel wurde schon 1210 die Herbeiziehung deutscher Bauern in Aussicht genommen. Ja, im äußersten Osten des nördlichen Mecklenburgs, in der Gegend von Marlow, scheint man im gleichen Jahre mit der Besiedlung schon begonnen zu haben. 1233 jedenfalls war das Werk hier in der Richtung auf Ribnitz schon weit vorgeschritten.

Gewiß überging die deutsche Siedlung in so stürmischem Vorwärtsdrängen manche Gegend, deren slawischer Charakter fürs erste noch ziemlich ungestört erhalten blieb. Was verschlug es? Diese vom ansteigenden Meer des Deutschtums umbrandeten Inseln mußten ja doch eines Tages von der Flut verschlungen werden.

Nicht so stark wie in diesen Küstengegenden wirkte der Strom im Binnenlande. 1225 sehen wir seine ersten Spuren in der Gegend von Neukalen in dem damals zuerst genannten Lelkendorf (Lilekesdorp), bei Goldberg und Dobbertin in den dreißiger Jahren, in denen der Strom auch mit den Siedlungen der Johanniterkomturei Mirow und des Klosters Amelungsborn die Südostgrenze des Obotritenlandes erreichte. Mit ihm Hand in Hand gehend, war etwa bis „zum Jahre 1235 das ganze Land bis zur Ostgrenze und bis tief in seine mittleren Teile in ein nahezu schon fertiges System von Pfarren gebracht". „Allein der Süden und besonders das südöstliche Land Stargard war noch im Rückstand. Aber auch hierhin trug die weiter und weiter flutende Volkswoge diese Entwicklung, die mit ihren Nachzüglern bis ins nächste Jahrhundert anhielt [20])."

Die Bevorzugung des fruchtbaren Küstenlandes zeigt sich wie in der von Fürsten, Adel und Geistlichkeit gleichmäßig geförderten Be-

siedlung des platten Landes auch in der Entwicklung des Städtewesens. Schwerin natürlich, das seine Entstehung dem Herrscherwillen des mächtigen Eroberers verdankte, scheidet hier aus. Als freie Schöpfungen deutscher Bürgerkraft erscheinen zuerst die Tochterstädte Lübecks an Mecklenburgs Küste, Rostock 1218 und Wismar um 1226. Fast gleichzeitig mit Wismar entstanden Parchim, Plau, Röbel und vielleicht auch Penzlin, jedoch wieder als künstliche Fürstengründungen, die der Besiedlung des platten Landes vorauseilten. Güstrow ward 1228, Malchow 1235 und Malchin 1236 mit Schweriner Stadtrecht bewidmet.

Während hier ein deutlich an die Küste angelehnter deutscher Einwandererstrom das durch die Entscheidung der Waffen gewonnene Land in friedlich aufbauender Arbeit — nicht immer ohne Härte gegen die eingesessene Slawenbevölkerung, aber doch weit entfernt von planmäßiger Ausrottung — mit seinen Siedlungen bedeckte, hatte auch im angrenzenden märkischen Binnenlande die Entwicklung nicht stillgestanden. Ja, seit jenen Zeiten, da mit Heinrichs des Löwen Sturz von neuem Kampfgetümmel in das Ostseegebiet einzog und das Siedlungswerk zum Stocken brachte, war **Brandenburg** der Hauptherd deutscher Ausbreitung geworden. Albrecht der Bär und seine Nachkommen verstanden es, Schritt für Schritt ihr Herrschaftsgebiet nach Osten auszudehnen. Die Erwerbung des Barnims und Teltows schob die Grenzen ihrer Macht bis an die Oder vor, die des Landes Lebus und der Neumark wies schon tief in den Osten und brachte die aufsteigende askanische Macht in unmittelbare Nachbarschaft mit Polen.

Die deutsche Siedlung folgte hier noch der Ausbreitung politischer Macht. Um 1220 erschlossen Zinnaer Mönche das größtenteils noch waldbedeckte Land Barnim der Kultur. Später erst (um 1230) erstanden Berlin und die benachbarten Spandau, Kölln und Köpenik als deutsche Städte, Frankfurt a. O. erst 1253 und Landsberg an der Warthe 1257. Die Besiedlung des neumärkischen Landes hatte allerdings schon früher begonnen. Zu Anfang der vierziger Jahre sehen wir sie schon am Werke. Die jungen Kolonialgebiete befruchteten sich schon gegenseitig. Deutsche Siedler aus Schlesien, namentlich aus der Wohlauer Gegend, förderten das Werk in der Neumark[21]).

Deutlicher allerdings weist der Fortschritt der Siedlungsbewegung hier nach den nördlichen Küstengegenden Hinterpommerns. Doch hier nicht zum ersten Male. Schon vorher lassen sich Abzweigungen des brandenburgischen Siedlungsstromes nach Norden erkennen: in der von Pommern erworbenen **Uckermark** und im Lande **Stargard**, dem Hauptbestandteil des jetzigen Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz. Als das Stargarder Land im Jahre 1236 von Pommern an die Mark fiel, hatte der deutsche Siedlerstrom es noch nicht erreicht. Zwar war hier schon 1170 das Kloster Broda gestiftet worden. Doch diese fromme Stiftung des Pommernfürsten Casimar lebte noch fast ein halbes Jahrhundert hindurch nur auf dem Pergament der Urkunde. Erst als mit der brandenburgischen Besitzergreifung deutsches Leben in das Land der alten tapferen Redarier einzog und 1244 Friedland und 1248 Neubrandenburg als erste deutsche Städte dieses Landes erstanden, erst da (1244) ward das Kloster wirklich errichtet. In der benachbarten südlichen Uckermark geschah die erste Klostergründung — des späteren Chorin — sogar erst 1256.

Der Hauptstrom der Siedler kam aus der Mark Brandenburg in nördlicher Abzweigung von der vorherrschenden Richtung. Es ist das erstemal, daß sich der brandenburgische Einwanderungsstrom deutlich mit dem baltischen kreuzt, der von Westen her über Mecklenburg ebenfalls — wenn auch schwächer — ins Land Stargard eindrang.

In der Hauptsache verlief dieser baltische Strom doch nördlicher ins **pommersche Küstengebiet** hinein. Die massenhaften Ortsnamen auf Hagen, wie sie besonders im nördlichen Vorpommern angesammelt sind, lassen ihn mit vielfachen Wiederholungen genau der gleichen Namenformen, wie sie in Mecklenburg vorkommen, noch deutlich genug erkennen. Das mögen besonders frühe Parallelerscheinungen zu den Marlower Siedlungsvorgängen im unmittelbar benachbarten nordöstlichsten Mecklenburg gewesen sein. Im übrigen hat das dem Christentum ja lange vor dem Obotritenlande geöffnete östlichere Pommern wohl manche recht frühe, jedoch von Dänemark aus erfolgte Klostergründungen aufzuweisen: das Prämonstratenserkloster Gramzow bei Prenzlau ward 1176 errichtet, ja sogar in Hinterpommern nahe dem Madüesee das Zisterzienserkloster Kolbatz schon 1173, und die aus

Dargun geflüchteten Mönche legten 1200 Eldena bei Greifswald an. Eine stärkere deutsche Siedlungstätigkeit hat aber doch erst beträchtlich später eingesetzt, mag auch bei der Errichtung von Kolbatz schon ein deutsches Dorf in der Gegend, das erste in Pommern überhaupt urkundlich nachweisbare, genannt werden: „villa Teutonicorum“, das später unter dem Namen Crogh oder auch Crocowe vorkommt[22]).

Um das Jahr 1200 und darüber hinaus erscheint Pommern jedenfalls noch als ein entschieden slawisches Land, wo nur unter den christlichen Geistlichen und im Handelsstande der wenigen größeren betriebsamen Plätze Deutsche als Vorläufer der bevorstehenden Umwandlung überwogen oder doch merklich hervortraten. Selbst um 1300 mag „die slawische Bevölkerung der Zahl nach noch weit überlegen, aber im entschiedenen Niedergang begriffen“ gewesen sein[23]). So finden sich die frühesten deutlichen Spuren einer stärkeren deutschen Bauerneinwanderung in diesem Lande zuerst — wie nicht anders zu erwarten — hart an der mecklenburgischen Nordostgrenze im Lande Tribsees um 1221. In der Zeit von 1220 bis 1240 vollzog sich die eigentliche Massenbesiedlung Neuvorpommerns. 1230 erstand die Stadt Stralsund. Um 1240 schlug die Kolonisationswelle bei Eldena an das mittlere pommersche Ostseegestade. 1248 erscheinen dort neben der Stadt Greifswald zehn deutsche Dörfer. Einige Jahrzehnte noch (um 1276), da griff die Woge auf die Insel Rügen über. Ihr südöstlicher Teil, das durch seine eigenartige Volkstracht berühmte Mönchgut, verdankt der Kulturtätigkeit des Klosters Eldena seinen deutschen Charakter.

Tiefer im damals noch pommerschen Binnenlande war 1235 Prenzlau als deutsche Stadt gegründet worden. In der Umgegend treten um 1240 deutsche Dörfer auf. Bald folgte Stettin, und sogar in Hinterpommern Damm 1249, Stargard 1253, Kolberg 1255 und Belgard 1299. Diese und ähnliche Gründungen waren gewiß noch auf längere Zeit nur vorgeschobene Posten des Deutschtums inmitten slawischer Bevölkerung. Noch 1310, als die Stadt Neu-Stettin gegründet wurde, geschah dies in einem kaum dem Deutschtum erschlossenen Gebiet[24]). In Hinterpommern hat sich — namentlich jenseits der Persante — slawisches Volkstum im unmittelbaren Zusammenhang mit dem benachbarten Polen

noch Jahrhunderte hindurch erhalten. Noch um die Mitte des 16. Jahrhunderts wird es als ein halbslawisches Land bezeichnet [25]).

Damals, als Neu-Stettin als äußerster Vorposten deutschen Wesens errichtet wurde, begann der erste starke Strom nach Osten drängenden deutschen Volkstums ja schon nachzulassen. Aus der Neumark wird es auch bestätigt, daß es nach 1300 an deutschen Bauern, die Land begehrten, zu fehlen begann [26]), und daß bei dem wirtschaftlichen Wiederaufbau jetzt in weit höherem Grade, als es von Anfang an geschah, slawisches Volk herangezogen werden mußte. Stark wurden im Dragegebiet Slawen nach deutschem Muster angesiedelt, und namentlich im südöstlichen Dramburger Kreise soll sich heute noch der slawische Typus unverkennbar vom deutschen abheben.

Daß am neumärkischen Siedlungswerk schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts Deutsche aus den kaum gegründeten schlesischen Niederlassungen mitgewirkt haben, wissen wir schon. Mehr wird es der Regel entsprochen haben, daß der brandenburgische Siedlerstrom, der ja nur die kürzeste Strecke zusammenhängenden deutschen Sprachgebietes geschaffen hat, nach Norden oder Süden abgab, indem er sich im Odergebiet gabelte und den Block des größtenteils stehengebliebenen Polentums tief zwischen das vom baltisch-norddeutschen und vom sudetisch-mitteldeutschen Strom geschaffene deutsche Neuland eingreifen ließ.

Auch mit dem brandenburgischen Zuzug verlief sich der baltische Einwandererstrom in dem einstweilen noch slawisch bleibenden Hinterpommern. Der an den Gebirgszug der Sudeten angelehnte mitteldeutsche Strom war aber inzwischen über das östliche Sachsen, wo Bautzen 1213, Löbau 1221 und Kamenz 1225 als deutsche Städte erscheinen, in **Schlesien** [27]) eingedrungen. Dort erstand Löwenberg 1217 als deutsche Stadt.

Den viel früheren Beginn der deutschen Besiedlung Schlesiens, den man bis vor kurzem an die Stiftung des Zisterzienserklosters Leubus an der Oder knüpfte, hat man aufgeben müssen. Zwar der Streit über die Echtheit der Stiftungsurkunde vom Jahre 1175 hält noch an. Doch kann nicht mehr bezweifelt werden, daß nicht schon von Boleslaw dem Langen, sondern erst von seinem Sohn Herzog Heinrich I. (1201—1238) deutsche Bauern ins Land gerufen wurden, die eigentliche deutsche Besiedlung also erst mit dem

13. Jahrhundert begann. Löwenberg und die schon etwas früher (1211) gegründete Stadt Goldberg erstanden schon inmitten von Gruppen deutscher Dörfer. Damals, im zweiten Jahrzehnt des 13. Jahrhunderts, hat auch das Kloster Leubus erst mit der Anlegung deutscher Dörfer begonnen. Vorher hatte es sich den Satzungen des Zisterzienserordens gemäß auf die Anlegung von Meierhöfen (Grangien) beschränkt, die es mit Hilfe polnischer Hintersassen selber bewirtschaftete.

Rasch hat sich dann die Gründung deutscher Städte über das ganze Land vollzogen. Eine Unterbrechung bewirkte nur der Mongoleneinfall von 1241. Aber gerade er hat der deutschen Besiedlung einen neuen starken Anstoß gegeben, da seine Verwüstungen die Notwendigkeit der Heranziehung aufbauender Kräfte steigerten. Bis gegen 1300 war das ganze Land bis nach Oberschlesien hinein mit deutschen Städten bedeckt. Die Besiedlung des platten Landes jedoch erreichte erst im 14. Jahrhundert ihren Höhepunkt und hielt — wohl in nicht allzu starkem Fluß — bis ins 15. Jahrhundert an.

Mögen auch deutsche Dorfsiedlungen schon im 13. Jahrhundert bis in die entlegensten Teile Oberschlesiens, in die Herrschaft Pleß [28]) und — wie das im Jahre 1283 zuerst genannte Schönwald [29]) — bis in die Gegend von Gleiwitz vorgedrungen sein, eine geschlossene Ausbreitung deutschen Wesens bis in diese Gegenden hat es niemals gegeben. Außer den Städten sind im Verlaufe des 13. Jahrhunderts nur die von den Slawen wenig besiedelten Gebirgsgegenden überwiegend deutsch geworden. In die Ebenen war vorerst nur eine stärkere oder schwächere deutsche Beimischung gelangt; deutsche, slawische oder gemischte Dörfer lagen im Gemenge. Selbst links der Oder hielt sich noch im 14. Jahrhundert, ja zum Teil über das 15. Jahrhundert hinaus in den Kreisen Hirschberg, Löwenberg, Frankenstein und Neumarkt [30]) polnische Landbevölkerung. Erst das allmähliche Zusammenwachsen der deutschen Siedlungen zu geschlossenen Komplexen und eine nach Ausbreitung drängende Kraft, wie sie hier bis in die neueste Zeit angehalten hat, haben Schlesien den deutschen Charakter gegeben, in dem wir es heute vor uns sehen.

Deutsche Streusiedlung, wie sie anfänglich, besonders vor dem großen Mongolensturm, in Schlesien nur erkennbar ist, hat auch

in den vom großen deutschen Ansiedlerstrom wegen ihrer Ärmlichkeit umgangenen **Lausitzen** und in **Polen** gewirkt. Deutsche Städtegründungen haben sich weithin über das Gebiet des polnischen Volkes, ja über seine Grenzen hinaus nach Osten bis tief ins Ruthenengebiet Galiziens und der Bukowina ausgebreitet[31]. Selbst im fernen gebirgumschlossenen Siebenbürgen steht ja noch in kompakter Masse wie ein starker, diese Ausläufer mitteldeutscher, fränkisch-thüringischer Siedlung abschließender Pfeiler bis auf den heutigen Tag der aus moselfränkischem Zuzug errichtetete Bau des sogenannten Sachsentums aufrecht. Ja, bis in die Gegend des Schwarzen Meeres, in die Moldau[32], hat diese starke Strömung des Mittelalters deutsche Kultur und Siedlung — wenn auch nur vorübergehend — gelangen lassen.

Große Wirkungen konnte diese Streusiedlung eben doch nicht herbeiführen. Selbst in den Lausitzen hat sie neben einigen zum Teil später wieder slawisierten deutschen Dörfern nur die Städte deutsch gemacht. Die spätere fortschreitende Einengung[33] dieser slawischen Sprachinsel geschah in erster Linie durch das Erstarken der Deutschen in den dichter besiedelten Gegenden ringsherum. Auch der Osten, namentlich Schlesien, hat nach Errichtung deutscher Gemeinwesen in Görlitz (1238) und Lauban (1268) in diesem Sinne eine merkliche Rückwirkung geäußert. So wurde das Lausitzer Sorbentum durch starke Dämme deutscher Siedlung abgeschnitten vom Tschechentum wie vom Polentum und damit zur Sprachinsel.

Auch in das eigentliche Polengebiet hinein ist das Deutschtum keineswegs nur in Gestalt städtischer Kolonisation ausgestrahlt. Bäuerliche Ansiedlung ist auch hier schon seit dem 13. Jahrhundert am Werke gewesen. Aber solange wir nicht ahnen, wie viele von den im 13. und 14. Jahrhundert hier nachweisbaren 255 Dorf- und 77 Stadtgründungen zu deutschem Recht wirklich aus deutschem Volksmaterial aufgebaut und wie viele dagegen nur aus der sehr häufigen Übertragung deutschen Rechts auf polnische Bevölkerung hervorgegangen waren, können wir uns von der Stärke des hier verlaufenden Einwandererstromes keine Vorstellung machen.

Wenn wir nach den Wirkungen urteilen dürfen, wie wir sie heute vor uns sehen, so werden wir aus ihnen nur eine Warnung vor Überschätzung entnehmen können. Haben sie uns doch nach mehrfach wiederholten Anläufen des Deutschtums und verschiedenen

polnischen Gegenströmungen an festem Boden nur einen nicht sehr bedeutenden Grenzgewinn[34]) eingebracht, abgesehen von den in ziemlich großer Zahl weithin über das Gebiet polnischer Siedlung zerstreuten, weitaus überwiegend gewiß erst nach der mittelalterlichen Kolonisationsbewegung entstandenen deutschen Inseln. Im gleichen Sinne einer Warnung vor Überschätzung redet ja auch die an verschiedenen Teilen unseres östlichen Kolonisationsgebietes um das Jahr 1300 so deutlich erkennbare Tatsache des Nachlassens der deutschen Einwanderung. Die Kräfte deutscher Ausbreitung mußten sich nach so großen, fast nach allen Richtungen geäußerten Wirkungen doch einmal erschöpfen.

Ein ausgedehnteres zusammenhängendes Landgebiet dem Deutschtum zu erringen, ist nur noch an einer Stelle gelungen: im äußersten Nordosten. Im baltischen Küstenstrich hatte sich der Ansiedlerstrom — wie wir sahen — im östlichen Hinterpommern verlaufen. Aber neben der auf die Landwege angewiesenen bäuerlichen Massenkolonisation war ein kleinerer, überwiegend aus Kaufleuten und sonstigen städtischen Bevölkerungskreisen bestehender Auswandererstrom in Fluß gekommen. Er ergoß sich von Lübeck aus zu Schiff in die den letzten Ausläufern der baltischen Massensiedlung noch recht fernen **esthnisch-livischen Lande.** Schon im 12. Jahrhundert verknüpfte sich der Missionsgedanke mit diesen Vorgängen des Wirtschaftslebens, und nach einem mißglückten Unternehmen gelang es im Jahre 1200 dem Bremer Domherrn Albert, mit einem starken Kreuzheere in die Dünamündung einzulaufen.

Jahrs darauf schlug Albert seinen Bischofsitz in der neugegründeten Stadt Riga auf, und abermals nach einem Jahre (1202) errichtete er den Ritterorden der Schwertbrüder. Durch Gründung von Klöstern und Stätten erwuchs dann der trotz seiner Abgeschiedenheit und Zerstreutheit so lebensstarke Zweig des Deutschtums, der auf dem platten Lande nur in den Rittersitzen und in den Pfarrhäusern eine Städte fand, inmitten der eingesessene n esthnisch-lettisch-livischen Bevölkerungsmasse bis auf den heutigen Tag ein Fremdling.

Doch weiter südwestlich am Ostseegestade, der Richtung entgegen, von der sich bald der große deutsche Wanderstrom nähern sollte, im Lande der ebenfalls trotz mancher Bekehrungsversuche och heidnisch gebliebenen **Preußen** und **Litauer**, ward ein Werk

auf breiterer und festerer Grundlage erbaut. Im Jahre 1230 hatte auf den Ruf des von den Preußen bedrängten polnischen Herzogs Konrad von Masovien der deutsche Ritterorden seinen Wirkungskreis von Siebenbürgen an die untere Weichsel verlegt. Es galt, nachdem der große über die deutsch-slawischen Grenzlande hereingebrochene Wandel längst den Charakter eines friedlichen Kulturwerkes gewonnen hatte, noch einmal — wie einst in den ersten Anfängen der Bewegung gegen die heidnischen Slawen des westlichsten Ostseewinkels und der Mark Brandenburg — dem Kreuz mit der Schärfe des Schwertes den Weg zu bahnen.

Schritt für Schritt, wie der Orden kämpfend längs dem Laufe der Weichsel ins Preußenland eindrang, sicherte er das errungene Gebiet durch Anlage von Burgen. Herbeigerufene deutsche Bürger siedelten sich neben ihnen an. Thorn (1231) und Kulm (1232) sind so als die ersten deutschen Städte auf preußischem Boden erwachsen, die ersten unscheinbaren Anfänge einer neuen Machtbildung und eines neu erblühenden starken Ablegers vom Baume des deutschen Volkstums.

Unter steten Kämpfen nicht allein gegen die Preußen, sondern auch gegen die Litauer und die westlich der Weichsel noch ungebrochenen Pommern breitete sich der Orden aus. Bald hielt er Pomesanien bis zur unteren Nogat in starker Hand. Elbing erstand 1237 als erste deutsche Stadt in der Nähe des Frischen Haffs. Über Lübeck gekommene westdeutsche Livlandfahrer erbauten es. Planmäßig wurden weitere Burgen mit Städten errichtet, wohin immer der Orden seinen Fuß setzte. Doch erst nach der Niederwerfung des zweiten großen Preußenaufstandes (1273) wurde den bis dahin nur eingewanderten deutschen Rittern und Bürgern die notwendige Ergänzung in der Besiedlung des Landes mit deutschen Bauern. In den letzten zwei Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts (1280—1300) drang der erste starke Strom dieser Kerntruppe des Deutschtums ins Land, zunächst ins Kulmerland und nach Pomesanien. Langsam und wuchtig, im Abstand von mehreren Jahrzehnten, folgten sie überall in die unter die Ritter verteilten Landschaften. Im Ermland, wo das im Aufstand zerstörte Braunsberg im Jahre 1279 neu gegründet werden mußte, begann die Kolonisation an der Küste. Zunächst beschränkte man sich auf die Ausgabe großer Güter, die, auch wenn sie an Deutsche verliehen waren, noch vielfach von preußischen Hintersassen bewirt-

schaftet wurden. Erst um die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts entstanden im Küstenstrich die ersten deutschen Bauerndörfer Sonnenberg, Betkendorf und Drewsdorf. Ein zweites Germanisationszentrum bildete Frauenburg. Die Stadt Mehlsack wurde um die Mitte der neunziger Jahre durch Ansiedler vom Niederrhein und der Niederelbe neben der ausgebauten Preußenfeste Malcekuke gegründet. Die ersten deutschen Dörfer entstanden hier anscheinend noch vor Schluß des 13. Jahrhunderts[35]).

So ging es Schritt um Schritt weiter, im Ermland wie in den anderen Landschaften des Ordensgebietes. Im 14. Jahrhundert kam hier die Bauernansiedlung erst recht zur Geltung. In den Jahren von 1300 bis 1340 haben Bischof und Kapitel vom Ermland zusammen mehr als 3000 Hufen besetzt, der Komtur von Elbing 1200. So füllte sich allmählich das Land östlich der Weichsel mit deutschen Ansiedlern, und auch westlich des Stroms, wo der Orden im Jahre 1309 Ostpommern, d. h. den größten Teil der heutigen Provinz Westpreußen, erworben und wo schon vor 1263 der alte Handelsplatz Danzig sich in ein deutsches Gemeinwesen gewandelt hatte, begann jetzt deutscher Anbau die große Lücke, die zwischen dieser vorgeschobenen Kolonie und den hinterpommerschen Ausläufern des baltischen Siedlungsstromes noch klaffte, zu überbrücken.

Nur den Süden des durch die unaufhörlichen Kriege und Aufstände entvölkerten Ordenslandes in ähnlicher Weise wie die Küstengebiete mit deutschen Bauernsiedlern zu füllen, dazu reichten die vorhandenen Kräfte nicht. Hier drang von Süden her polnisches Volk aus Masovien in die Lücken und verschmolz mit den Resten der alteingesessenen Preußen und auch mit versprengten deutschen Neusiedlern zu den Masuren. Von einer über Städtegründungen hinausgehenden deutschen Besiedlung wenig berührt blieb einstweilen auch der litauische Nordosten. Memel war hier im Jahre 1253 als erste deutsche Stadt gegründet worden. Aber noch zu Anfang des 18. Jahrhunderts war das zusammenhängende deutsche Sprachgebiet noch nicht über die Linie Labiau, Wehlau, Goldap vorgedrungen. Wie gegen die Litauer, so hat auch gegen die Masuren unsere Sprache bis in die neueste Zeit beständig an Boden gewonnen.

Eigenartig die Entstehung dieses östlichsten Pfeilers des neu-

geschaffenen zusammenhängenden deutschen Siedlungsgebietes am Südgestade der Ostsee! Das planvolle Wirken einer geistlich-ritterlichen Ordensgemeinschaft hat ihn abseits oder doch weit voraus den Gebieten der wie eine Naturgewalt wirkenden deutschen Massenbesiedlung wie eine rechte Kolonie auferbaut. In weit höherem Grade eine künstliche Schöpfung, anfangs überwiegend durch Schiffsverkehr mit dem Mutterlande verbunden, zu Schiff in Kreuzfahrer- und Pilgerzügen die ersten Bausteine zu seinem großen Siedlungs- und Kulturwerk herbeiholend und erst nachträglich mit dem vergrößerten deutschen Volkskörper durch die über Westpreußen geschlagenen Notbrücken zu einer bis auf den heutigen Tag recht lockeren völkischen Verbindung zusammenwachsend, hat er doch eine Festigkeit erlangt, die der der anderen Neusiedlungen dieser Zeit, die durch das unaufhaltsame Weiterrollen der deutschen Volkswoge uns wie von selber in den Schoß fielen, in nichts nachgibt.

Eigenartig auch das Material, aus dem dieser Siedlungsbau aufgerichtet wurde. Beruhte die Ausbreitung im baltischen Küstenstrich und in der Mark so gut wie ausschließlich auf niederdeutschem — niedersächsischem und niederfränkischem —, die im Sudetenstrich, abgesehen von den allgegenwärtigen Flämingern, auf mitteldeutschem — thüringischem und mittelfränkischem — Volksmaterial, hier haben sich Deutsche aus Nord und Süd, aus Ost und West, aus allen Stämmen die Hand gereicht. Ist zwar die große Masse der eingewanderten bäuerlichen und städtischen Bevölkerung auch hier vorwiegend niederdeutsch gewesen, so überwog dafür unter den Gliedern des Ordens und seinen Beamten ganz entschieden ober- und mitteldeutsche Herkunft. Auch ist die hochdeutsche Sprachinsel Preußens keineswegs erst durch Einwanderung des 18. Jahrhunderts, sondern schon im Mittelalter entstanden, wobei das selber noch in der Verdeutschung begriffene Schlesien stark beteiligt gewesen zu sein scheint[36]).

So kann, was hier erbaut wurde, nicht als bloße Fortsetzung oder Ausläufer des niederdeutsch-baltischen Siedlungsvorganges angesehen werden. Es ist ein Werk für sich: der durchaus selbständige Abschluß dieses Vorgangs, eine Leistung des Gesamtdeutschtums.

Muß nun noch gesagt werden, daß die Ausbreitung deutscher

Siedlung, wie sie hier nur flüchtig angedeutet werden konnte, nicht so zu verstehen ist, als hätte westlich von jedem durch die Siedlungsbewegung erreichten Punkte nur noch unvermischtes deutsches Wesen bestanden? Wir wissen ja, wie z. B. in Schlesien, als längst deutsche Bauernsiedlung bis in die Gegend von Gleiwitz und Pleß gedrungen war, sich noch lange polnische Bevölkerung selbst links der Oder erhalten hat. Wir haben ja von der großen, im Rücken des deutschen Vordringens erhalten gebliebenen Lausitzer Sprachinsel der Sorbenwenden gehört, die heute von der weiter gestiegenen Flut des Deutschtums in zwei Hälften zernagt ist. Wir haben das Slawengebiet im östlichen Hinterpommern und Pommerellen gesehen, das trennend zwischen der Neusiedlung Pommerns und den Ordensniederlassungen Preußens bestehen blieb und zum Teil noch heute mit seinen Kassuben und Polen fortbesteht.

Um nur noch das Wichtigste nachzutragen, so wäre vor allem noch zu erwähnen die wendische Sprachinsel [37], die sich noch so lange Jahrhunderte im Hannoverschen Wendland, also unmittelbar an der alten Grenze deutschen und slawischen Volkstums, wie sie vor Beginn der deutschen Rückströmung nach Osten verlief, erhalten hat. Wendische Rückstände in der Altmark und Priegnitz und in Mecklenburgs [38]) Südwesten, besonders in der Jabelheide, mögen mit ihr noch eine Zeitlang einen zusammenhängenden Komplex gebildet haben. Sorbische Reste müssen sich verhältnismäßig lange im Altenburgischen, altpreußische im Samland erhalten haben. Die Stärke der altpreußischen Bevölkerung des Ordenslandes ist noch für das Jahr 1401 auf 220 000 Seelen neben 350 000 deutschen berechnet worden [39]). In den Anfangsstadien des deutschen Vordringens müssen die slawischen Gegenden etwa ausgesehen haben wie heute das polnische Sprachgebiet mit seinen massenhaften bis tief nach Rußland eingesprengten deutschen Sprachinseln.

Die meisten slawischen Sprachinseln, die sich noch einige Zeit in unserem östlichen Kolonisationsgebiet umströmt von der deutschen Überflutung erhalten haben, kennen wir nicht. Ehe sie und ihre Schicksale nicht von der Forschung uns wieder vor Augen gestellt sind, ist es wohl möglich, in groben Umrissen eine Geschichte des Fortschreitens unserer östlichen Siedlungsbewegung, nicht aber eine Geschichte der Germanisation des Ostens zu schreiben.

IV.

Entstehung und Ausbreitung der Hanse[40].

Noch war das deutsche Volk von den Gestaden der Ostsee abgedrängt. Slawische Völkerschaften siedelten an ihm von der Weichselmündung bis nach Kiel. Da hatten deutsche Kaufleute dem deutschen Handel schon einen Weg gebahnt bis in weit entlegene Gegenden der Ostsee.

Von Hafenplätzen fremder Völkerschaften aus, von dem jütischen Hedeby bei Schleswig und vom wagrischen Stargard, dem heutigen Oldenburg im östlichen Holstein, und auf fremden Schiffen waren sie nach der Insel Gotland, dem großen Mittelpunkt des Ostseehandels, gelangt. Händler aus den Städten des Niederrheins, aus Westfalen und Friesland waren es besonders, die ihr Unternehmungsgeist in diese für Deutschland damals noch so entlegene Ferne getrieben hatte.

Was uns hier auf der Insel Gotland die Quellen um die Mitte des 12. Jahrhunderts fertig vor Augen stellen, kann nur das Ergebnis einer langen Vorgeschichte gewesen sein. Da finden wir Deutsche nicht allein als gelegentlich oder regelmäßig in Gotland verkehrende, doch anderswo beheimatete Kaufleute. Da finden wir sie auf der Insel und in der Hauptstadt Wisby mit ihren 18 Kirchen und dem mit 48 Türmen gekrönten Mauerkranz als fest angesiedelten Bevölkerungsteil, als besondere in sich abgeschlossene Gemeinde ganz selbständig neben den eingesessenen Goten und nach eigenem Rechte lebend. Und neben dieser selbständigen Gemeinde finden wir — nur wenig später — andere eingewanderte Deutsche, „die als Bürger der Stadt Wisby mit den Goten unter gleichem Rechte vereinigt sind, ihre Nationalität aber bewahrt haben. Der Rat der Stadt setzt sich aus ‚Leuten von beiden Zungen‘ zusammen; neben dem gotischen gibt es einen deutschen Vogt, und die Stadt siegelt zugleich mit der Lilie als

dem deutschen und dem Lamm mit der Siegesfahne als dem gotischen Emblem. Deutsche und Goten sind als Bürger Wisbys gleichberechtigt“ (Dietrich Schäfer a. a. O. S. 20).

Uralte Überlieferungen aus der Zeit der ersten ostgermanischen Wanderungen kennen diese Inseln schon als einen Durchgangspunkt, über den skandinavische Völkerströme das südliche Gestade der Ostsee erreichten. Später sind die Waräger diese Wege gezogen, haben mittelst der Wasserstraßen Rußlands das Schwarze Meer und Konstantinopel erreicht, haben am Ausfluß der Wolchow aus dem Ilmensee in Nowgorod das Reich errichtet, das aus skandinavischen Anfängen zum größten Slawenreich der Welt erwachsen sollte.

Der Verbindung über Länder und Meere, die in diesen uralten Völkerzügen zum Ausdruck kommt, diente die Insel Gotland als Brückenpfeiler. Sie hat sich dort erhalten in Gestalt von Handelsbeziehungen, in die nun auch die auf der Insel angesiedelten Deutschen hineinwuchsen. Schon im 12. Jahrhundert sehen wir sie in Nowgorod.

So war die Lage der Dinge in diesem Handelsmittelpunkt des Ostseebeckens, als noch kein Teil seiner Küste unserem Volke angehörte: Deutsche Kaufleute aus verschiedenen Handelsstädten des Westens hatten sich hier zu einer engen Gemeinschaft zusammengefunden und schickten sich an, die Wege zu beschreiten, denen lange vor ihnen der Handel in diesen Gegenden gefolgt war.

Doch um die Zeit, aus der die ersten schriftlichen Zeugnisse dieser Zustände zu uns dringen, hatte sich der große Umschwung der Dinge, dessen Wirkung man alsbald auch auf Gotland und im ganzen Ostseeverkehr spüren sollte, schon angebahnt. 1143 war ja das deutsche Lübeck erstanden. Das deutsche Volk hatte seinen ersten Schritt ans Ostseegestade getan. Jetzt bedurfte es nicht mehr fremder Häfen und fremder Schiffe, um am Ostseehandel teilzunehmen. Jetzt endlich hatte es seinen eigenen Hafen an dem Meere, von dem es so lange abgedrängt war, einen Hafen von unvergleichlicher Lage im äußersten Westwinkel des Ostseebeckens wie geschaffen, um dem Handel der mächtig erblühten rheinischen und westfälischen Städte als Durchgangspforte in den skandinavisch-russischen Norden und Osten zu dienen.

Was Wunder, daß diese erste Tochtergründung, mit der die

an der Gotlandfahrt beteiligten westfälischen Städte sich den so lange entbehrten Hafenplatz schufen, rasch emporblühte! War sie doch nicht allein für alle nach Osten handelnden Fläminger, Rheinländer, Westfalen und andere Niedersachsen, sondern auch für alle die ungezählten Pilger- und Kreuzfahrerscharen, die nun bald zu den Gestaden Livlands und Preußens strebten, der natürliche Ausfahrthafen! Reichsunmittelbarkeit, kaiserliche Freibriefe und umfassende Zollprivilegien taten das ihre, die Stadt zu heben, ihren Handel zu fördern, ihre Volkszahl durch reichlich strömenden Zuzug emporschnellen zu lassen.

Der rüstigen Kraft und dem starken männlichen Schaffensdrang, die sich hier in Tausenden von Armen und Köpfen regten, konnte die bescheidene Rolle einer Durchgangspforte für den innerdeutschen Handel zum Ostseegebiet nicht lange genügen. Hier drängte alles nach eigener Geltung, nach Reichtum und Macht.

Und rasch hat Lübeck sich seinen Platz im Ostseehandel erstritten. Als im Jahre 1229 die Deutschen Gotlands mit mehreren russischen Teilfürsten den bekannten Vertrag über Nowgorod schlossen, da erschien der Ältermann der Lübecker schon an erster Stelle hinter dem der Deutschen Gotlands unter den Vieren, denen die Schlüssel zu der Kiste anvertraut waren, in der man zu Wisby die überschüssigen Gelder des Nowgoroder Hofes aufbewahrte. Nach Lübeck erst kamen die Ältermänner von Soest und Dortmund, von Städten also, die weit länger als die vor noch nicht hundert Jahren gegründete Ostseestadt der Gotlandfahrt obgelegen hatten.

Doch jetzt war Lübeck nicht mehr der einzige deutsche Hafenplatz an der Ostsee. Schon waren Rostock und Wismar als seine Tochterstädte entstanden. Ja, weithin an den entlegenen Küsten Livlands baute man schon an dem Werk der Errichtung dieses schönen Kranzes deutscher Städte, mit dem das Südgestade dieses Meeres geziert ist. Schon im Vertrage über Nowgorod erscheinen als letzte der Vertragschließenden drei Kaufleute aus Riga. Diese ganz junge Stadt stand durch ihre Lage an der livländischen Küste zwischen Gotland und Nowgorod diesen Vorgängen ja besonders nahe. Sie war neben Lübeck der einzige vertretene deutsche Hafen der Ostseeküste. Außer ihnen und den genannten Bewahrern der Schlüssel erscheinen nur noch Kaufleute aus Münster, Gröningen und Bremen.

Lauter viel ältere westliche Orte. Aber Lübeck hatte sie — wenigstens hier im Osten — alle überflügelt. Über ihm behaupteten nur noch die Deutsch-Goten ihre längst errungene und durch ständiges Wohnen in diesem Mittelpunkt des Handels fest begründete erste Stelle.

Und wie Lübeck wuchs und stieg, so erstarkte und dehnte sich auch der deutsche Ostseehandel. Ja mehr noch! Es war ja lange nicht mehr Lübecks Entwicklung allein, auf der er beruhte. Die westdeutschen Städte zunächst konnten ihn, begünstigt durch den neugewonnenen Hafen, mit viel stärkerem Nachdruck treiben. Und an der Ostsee erwuchs jetzt bis an den Finnischen Meerbusen in rascher Folge eine deutsche Handelsstadt nach der anderen. Alle hatten sie teil an der raschen Entwicklung, wie sie dieser durch neuen Menschenzufluß so reichlich gedüngte Kolonialboden erzeugte. Jede einzelne half durch ihre neu hinzukommende Eigentätigkeit den Handel des ganzen Gebietes steigern. Und nun der deutsche Handel im Ostseegebiet über eigene Häfen verfügen konnte, wuchs neben ihm die deutsche Schiffahrt empor und gab ihm dadurch nicht allein einen neuen Halt, sondern auch die Möglichkeit unbegrenzter Ausbreitung.

Einstweilen blieb Gotland noch der Mittelpunkt des deutschen Ostseehandels. Die beteiligten deutschen Städte hatten dort ihre ständige Vertretung in der Genossenschaft deutscher Kaufleute oder der „Geeinigten Gotlandfahrer des Römischen Reiches", wie man sie auch nannte, einer geschlossenen Vereinigung, die ein eigenes Siegel führte, das „Siegel der Gotland besuchenden Deutschen". Dreißig oder mehr deutsche Städte von Utrecht und Köln bis nach Reval hatten im 13. Jahrhundert an ihr teil.

Wirkten die Magistrate der in Wisby vertretenen Städte naturgemäß in mancher Hinsicht auf die Genossenschaft ein, so faßte umgekehrt diese in Angelegenheiten des Handels und Verkehrs Beschlüsse mit verbindlicher Kraft für diese Städte und bedrohte zuwiderhandelnde mit dem Ausschluß aus der Genossenschaft. Und diese Beschlüsse beschränkten sich keineswegs auf die Insel oder auf das Ostseegebiet.

* * *

In London, wo sich schon so lange der Handel der westdeutschen Städte eingenistet hatte, war Köln im zwölften Jahr-

hundert in den Besitz der früher dänischen Gildehalle gelangt. Dieser Besitz und das dieser Stadt als einziger unter den deutschen verliehene Recht, eine Genossenschaft oder eine „Hanse“, wie man in England sagte, zu bilden, kennzeichnen die Stellung, die dies glänzendste Gemeinwesen Westdeutschlands oder Deutschlands überhaupt sich hier errungen hatte. Die Angehörigen anderer deutscher Städte, namentlich rheinischer und westfälischer, denen Köln die Beteiligung an seiner „Hanse“ gegen ein Eintrittsgeld gewährte, erscheinen schon dadurch im Schlepptau der Rheinmetropole.

Doch bald sollten sich die Vorgänge, die eben erst eine so deutliche Einwirkung auf das Verkehrswesen des Ostseegebietes zu äußern begannen, bis hierher geltend machen. Als erste der jungen deutschen Kolonialstädte des Ostseegestades knüpfte Lübeck englische Handelsbeziehungen an, von Köln und seinen Genossen als lästiger Mitbewerber nicht eben freundlich begrüßt. Aber der Mitbewerber wurden mehr. Geschlossen traten sie auf in der Genossenschaft der deutschen Kaufleute von Gotland, die im Jahre 1237 für ihre Mitglieder Handels- und Zollfreiheit im ganzen englischen Reich gewann, ein Recht, das ein Jahr später Lübeck sich noch besonders verbriefen ließ. Im Bunde mit Hamburg hatte dann die Ostseestadt noch das Recht erstritten (1266 und 1267), eigene Hansen nach Art der kölnischen in London zu errichten.

Dadurch erst scheint der Widerstand der unter Kölns Führung geeinten älteren bevorrechteten Städte Westdeutschlands gebrochen worden zu sein. Die Londoner Gildehalle der Kölner wurde allmählich zur Gildehalle der Deutschen. 1282 erfahren wir zum erstenmal von dem vollendeten Zusammenschuß in der „Hanse der vereinigten deutschen Kaufleute in London“.

Und wie in London das Übergewicht der Kölner und der anderen alten westdeutschen Städte gebrochen wurde, um der Gleichberechtigung des „gemeinen deutschen Kaufmanns“ zu weichen, so geschah es auch in dem weit wichtigeren Flandern, dem damals kein Land des nördlichen Europa an Dichte der Bevölkerung, an blühender Industrie und reger Handelstätigkeit gleichkam. Das unter seinen zahlreichen, auf engen Raum zusammengedrängten Städten hervorragende Brügge hatte sich zur Bedeutung eines Welthandelsplatzes emporgeschwungen[41]). Noch 1249 sehen wir hier Köln in seiner altbevorzugten Stellung, wie sie aus der Nach-

barschaft und der nicht minder nahen Verwandtschaft in Sprache und Stammesart naturgemäß hatte erwachsen müssen. Aber der Umschwung war schon nahe. Nur noch wenige Jahre (1252), da erwirkten zwei Ratsherren von Lübeck und Hamburg von der Gräfin Margarethe von Flandern und ihrem Sohne Guido große Handelsprivilegien in Brügge und Flandern.

Die beiden Ratsherren hatten nicht allein für ihre beiden Städte verhandelt. Sie schlossen den Vertrag für die Gesamtheit der „Kaufleute des Römischen Reiches" und außerdem für die drei Sondergruppen der Kaufleute der rheinisch-westfälischen Städte, der Lübecker und der Gotland besuchenden Kaufleute. Köln hatte also mit seinem rheinisch-westfälischen Anhang seine Sonderstellung aufgegeben und sich dem „gemeinen deutschen Kaufmann" zugesellt. Auch hier waren es besonders Lübeck und Hamburg, die die Gleichberechtigung des deutschen Handels, des westlichen mit dem östlichen, durchgesetzt hatten.

Während so die erste deutsche Stadt des Ostseegebietes ihren Anteil am Nordseehandel errang und mit ihr auch die Genossenschaft deutscher Kaufleute auf Gotland in dies Meer hinübergriff, ja die Kaufleute aller Seehandel treibenden Städte deutscher Zunge — mit Ausnahme der flämischen — zu einer gleichberechtigten Gesamtheit zusammenzuwachsen begannen, hatte sich auch im Ostseegebiet manches gewandelt. Hier, wo vor kurzem noch die Schiffahrt allein in den Händen der nordischen Völker und der slawischen Küstenanwohner lag, hatte der Niedergang der Slawen auch ihr Schicksal als Seefahrer besiegelt. Die deutschen Neusiedler, die in unwiderstehlich raschem Vordringen ihr Gebiet an sich rissen, wurden auch darin ihre Erben. Und wie sie der Schiffahrt der Slawen wie mit einem Schlage ein Ende machten, so trat die wiedererwachte deutsche Seetüchtigkeit auch den nordischen Völkern in scharfem Wettbewerb gegenüber, verdrängte sie rasch aus den bisher allein behaupteten großen Verkehrslinien und beschränkte sie auf eine unbedeutende Küstenfahrt.

Dies Aufsteigen oder richtiger Emporschnellen deutschen Handels und deutscher Seegeltung, wie es aus dem Zusammenwirken der in so vielen am baltischen Gestade neu gepflanzten deutschen Seestädten schwellenden jugendfrischen Kraft geboren ward, fand doch seinen deutlichsten Ausdruck im Aufstieg Lübecks, der Königin der Ostsee.

Daß in der Ostsee als Mittelpunkt deutschen Handels jene schwedische Insel diente, auf der sich zwar im Laufe der Zeiten eine mächtige deutsche Kolonie angesammelt hatte, die aber doch dem deutschen Leben gar zu fern lag; daß in diesem entlegenen Außenposten von der deutschen Genossenschaft in Sachen des „gemeinen Kaufmanns" Beschlüsse gefaßt werden konnten, die gegenüber den Städten der Heimat verbindliche Kraft hatten — das hatte doch nur so lange eine unbestreitbare Berechtigung, „als das deutsche Volk vom Ostseebecken abgedrängt und nur durch dies gemeinsame Organ mit den großen Handelsvorgängen dieses Meeres in unmittelbarer Verbindung war"[42]). Und es lag wohl auch in der Natur der Sache, daß auch, während das südliche Ostseegestade in voller Umwandlung aus einem slawischen in ein Wohngebiet deutschen Volkes begriffen war, die vorherrschende Stellung Wisbys noch eine Zeitlang erhalten blieb.

Doch deutlich genug hat es sich schon gezeigt, wie Lübeck — meist im Bunde mit Hamburg — sich zu selbständiger Stellung neben der Gotländischen Genossenschaft erhob. Zunächst an der Nordsee, in England und Flandern, wo es als Anwalt der gesamten Kaufmannschaft des Römischen Reiches auftrat. Davon bedeutete die Gotländische Genossenschaft doch nur einen Teil, den ebenfalls Lübeck mit Hamburg noch besonders vertrat. — Dann aber auch in der Ostsee! Bald in der Genossenschaft stehend, in der ihr immer mehr der überwiegende Einfluß zufiel, bald in voller Selbständigkeit neben ihr hat die Stadt ihren Weg zur Höhe verfolgt. Noch 1280 erscheinen Lübeck und die Genossenschaft von Wisby nebeneinander als die den Ostseehandel beherrschenden Mächte: Sie verbanden sich zur Befriedung dieses Meeres von der Trave und dem Sunde bis nach Nowgorod. „1293 aber hatte sich Lübecks Sieg schon entschieden: der von den Kaufleuten der Städte Sachsens und Slawiens zu Rostock gefaßte Beschluß, daß in Zukunft vom Hofe zu Nowgorod nur noch nach Lübeck „— nicht mehr nach Wisby —" appelliert werden sollte, wurde trotz der Proteste Wisbys von der erdrückenden Mehrheit der am Handel nach Nowgorod beteiligten deutschen Städte aufrechterhalten[42])." Und wenige Jahre danach (1299) ward zu Lübeck von denselben Städten, die diesen Beschluß gefaßt hatten, nebst den westfälischen dem gotländischen Siegel des „ge-

meinen Kaufmanns" die Geltung abgesprochen, weil mit ihm besiegelt werden könnte „was den andern Städten nicht gefalle".

Die Genossenschaft von Wisby war endgültig aus der Leitung verdrängt. An die Stelle der Kaufmannsvereinigung, die bisher von dort aus über die Angelegenheiten des Handels bestimmt hatte, an die Stelle der im Ausland erwachsenen Einung deutscher Bürger tritt nunmehr der Zusammenschluß der Städte in der Heimat. Von den südlichen Küstenländern der Ostsee waren so manche überwiegend deutsch geworden. Die bisherige Leitung des deutschen Ostseehandels aus der Kolonie einer entlegenen Insel hatte damit ihre Berechtigung verloren. Es lag nur in der Natur der Sache, wenn sie sich jetzt zurückzog auf den gesicherten und breit sich dehnenden Boden des deutsch gewordenen Festlandes.

Und hier war es Lübeck, konnte es nur Lübeck sein, das Gotlands Rolle weiterspielte. Weitaus die älteste und mächtigste der vielen am Südgestade der Ostsee neuerblühten deutschen Städte und zu den meisten von ihnen in einer Art mütterlichem Verhältnis stehend durch das Lübische Recht, das eine nach der anderen von ihr übernahm; dazu als einzige der Ostseestädte durch ihre reichsunmittelbare Stellung keiner Territorialgewalt unterworfen, das nach Entstehung und Lage gegebene Bindeglied zwischen den jüngeren Städten des Ostens und den älteren des Westens, der eifrigste und erfolgreichste Vorkämpfer gleicher Handelsfreiheiten sämtlicher deutschen Städte bis nach England und Flandern, war sie die geborene Führerin in diesem vielgestaltigen System von Städtebünden, das nun als über Nacht erwachsene Großmacht entscheidend in die Geschicke Nordeuropas einzugreifen begann.

Es war die deutsche Hanse. Sie war jetzt fertig. Das einzige, was ihr noch fehlte, war der Name. Noch blieb die Benennung „der gemeine Kaufmann" vorherrschend. In England jedoch, wo das Wort „Hansa" von alters her gebräuchlich war, fanden wir ja schon im Jahre 1282 die „Hansa der vereinigten deutschen Kaufleute in London" genannt. Auf dem Kaufmann, und zwar dem im Ausland Handel treibenden deutschen Kaufmann, liegt noch der starke Nachdruck in der Benennung, auch als der Schwerpunkt der Entwicklung schon von ihm auf die Städte übergegangen war. Die Erinnerung an den Ausgangspunkt wird im Namen noch gewahrt. So noch 1343 auf dem

norwegischen Außenposten, wo die Benennung „Kaufleute von der Hanse der Deutschen" aufkommt (mercatores de hansa Theutonicorum). Immerhin schon ein Fortschritt: Hanse der Deutschen! Doch erst lange Jahre später (1358), als die Städte sich zu einem Handelskrieg gegen Flandern genötigt sahen, da erscheint ihre Einung auch im Namen als das, was sie in der Tat doch schon ein starkes halbes Jahrhundert lang war, als ein Bund von Städten: „Städte von der deutschen Hanse".

Die Entstehungsgeschichte und die erste Entwicklung dieses großen Städtebundes liegt auch in dieser Entwicklung des Namens deutlich vor uns: der Zusammenschluß der im Ausland tätigen deutschen Kaufleute hat auf die Heimat zurückgewirkt und dort den Zusammenschluß der Städte nach sich gezogen[43]).

Als die Verschiebung des Schwergewichts dieses weltgeschichtlichen Vorgangs auch im Namen ihren deutlichen Ausdruck gewann, da hatte die Ausbreitung der neuen Handelsmacht des Nordens, die im Entstehen ja schon in London und Brügge Fuß gefaßt hatte, schon weitere Kreise gezogen. Handelsprivilegien für einzelne Städte wie für die Gesamtheit waren in allen Reichen des Nordens erworben. In Norwegen war es nur gelungen durch Ergreifung kriegerischer Maßregeln und Anwendung einer allgemeinen Handelssperre (1284), die das widerstrebende Reich schließlich zur Gefügigkeit zwangen.

Und wie schon während der die Hanse vorbereitenden Vorgänge auf Gotland und in Wisby eine starke deutsche Kolonie sich angesammelt hatte, wie auch die Niederlassung der Kölner und anderer westdeutscher Städte in London schon in frühe Zeiten zurückreichte, so führte jetzt der Zusammenschluß dieser gewaltigen Handelsmacht, deren Glieder sich im Westen tief ins Binnenland über Köln hinaus bis Andernach, Attendorn, Göttingen, Nordhausen, Halle und Merseburg erstreckten, im Osten überwiegend die an der Küste und in ihrer Nähe gelegenen Städte, aber auch Binnenstädte wie Brandenburg, Berlin-Köln, Frankfurt und Breslau darstellten, wieder einen Strom Deutscher in fremde Länder. Die alten deutschen Handelsniederlassungen wurden durch neuen Zuzug gestärkt. Neue Niederlassungen oder Kontore wurden durch die Ausbreitung des Handels hervorgerufen.

In Wisby war die deutsche Gemeinde schon im Jahre 1225

so stark geworden, daß sie sich eine eigene Kirche erbauen konnte, die S. Maria Teutonicorum, die jetzige Hauptkirche. In Nowgorod, das sich im Munde der Deutschen in Naugard wandelte, hatten unsere Volksgenossen drei Höfe mit Kirchen inne. Kleinere deutsche Niederlassungen (Kontore) entstanden in Pskow (Pleskau), Kowno (Kauen), Smolensk, Witebsk und Polozk.

In Stockholm hatte deutsche Einwanderung so nachdrücklich gewirkt, daß schon im Jahre 1323 der Rat der Stadt nach beiden Nationalitäten, Deutschen und Schweden, getrennt erscheint. Zur Zeit der mecklenburgischen Herrschaft kam es sogar so weit, daß die deutsche Bürgerschaft der Stadt den schwedischen Bevölkerungsteil niederhalten und viele Schweden aus ihrer eigenen Hauptstadt vertreiben und verbannen konnte[44]). Auch in Kalmar waren die Deutschen so zahlreich, daß sie Gleichberechtigung mit den Einheimischen errangen. Ja, für die städtische Entwicklung des ganzen Landes wurde das Deutschtum maßgebend[45]).

Im Mittelpunkt des schonischen Heringsfangs, auf der Halbinsel von Skanör und Falsterbo, hatte eine größere Zahl von Hansestädten ihre festen Niederlassungen (Fitten). In der Hauptzeit des Heringsfanges strömten dort an 20000 Menschen zusammen.

Und im Nordseegebiet konnten sich in Brügge und überhaupt in Flandern die Hansen ja ganz heimisch fühlen unter einer Bevölkerung, die nicht minder niederdeutsch war als sie selber. Im norwegischen Bergen war das deutsche Kontor der anerkannte Mittelpunkt dieses atlantischen Handelsgebietes. Dort besaßen die Deutschen an der deutschen Brücke 30 Höfe und zwei Pfarrkirchen. Die deutsche Handelsniederlassung erfreute sich eigener Verwaltung und zählte zur Zeit ihrer Blüte über 3000 Bewohner. Dazu kamen noch zahlreiche Volksgenossen im Handwerkerstande. Kleinere Kontore befanden sich in Tönsberg und Oslo, dem heutigen Christiania.

Schon einmal — noch zu den Zeiten des alten römischen Imperiums — hatte deutsche Seegewalt sich die Meere des Nordens untertan gemacht. Sächsische Piratenzüge schwärmten bis zu den Küsten des Atlantischen Ozeans. Ihre Siedlungen dehnten sich an Galliens Gestade bis zur Loiremündung.

Jetzt war Deutschlands Küstengebiet zu neuer Seegeltung

emporgestiegen, zu einer den europäischen Norden beherrschenden Macht friedlichen Handels, die aber auch das Schwert, wenn es sein mußte, mit Nachdruck und Erfolg zu führen wußte. Die neuerstandene deutsche Schiffahrt war, wie es nicht anders sein konnte, den Bahnen der skandinavischen Seefahrer und auch dieser altsächsischen Altvorderen gefolgt. So hatte sie von den Küsten der Pyrenäischen Halbinsel über Frankreich, Großbritannien, Norwegen, Dänemark, Schweden und das ganze Ostseegebiet hin die herrschende Stellung errungen. Deutsche Schiffe befuhren alle Meere des Nordens, vermittelten den Fernverkehr für alle Nationen. In allen Mittelpunkten des Verkehrs, auch in vielen kleineren, sammelten sich deutsche Kolonien.

V.

Hanse und Deutschwerdung.

Was das Deutschwerden des südlichen Ostseegestades für Entstehen und Entwicklung der Hanse bedeutete, das hat sich schon in dem voraufgehenden, kurz zusammenfassenden Überblick gezeigt. Es ist nicht zu viel, in diesem Deutschwerden die eigentliche Grundlage der ganzen Entwicklung zu erblicken.

Erst das Erwachsen deutscher Ostseestädte hat jenen Umschwung in den ganzen Handels- und Verkehrsverhältnissen dieses Meeres und danach auch der Nordsee hervorgerufen, von dem wir eben hörten, hat Gotland aus seiner jetzt unnatürlich gewordenen maßgebenden Stellung im deutschen Handel verdrängt, hat an die Stelle der Seefahrt der Skandinavier die der Deutschen gesetzt, hat das Übergewicht Kölns im Nordseehandel gebrochen. Alles Vorgänge, ohne die es niemals zur Entstehung der deutschen Hanse hätte kommen können.

Überhaupt, ist es möglich, sich eine Hanse ohne Lübeck, ja ohne die vielen anderen deutschen Ostseestädte vorzustellen? Die Frage braucht nur gestellt zu werden. Lübeck samt den benachbarten, am engsten mit ihm verbündeten „wendischen" Städten, die außer Hamburg und Lüneburg ja sämtlich erst durch die große östliche Siedlungsbewegung hervorgezaubert waren, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald, war ja stets die eigentliche Seele dieses großen Bundeskomplexes.

Gewiß, wären niemals an der Ostsee deutsche Städte erblüht, so hätten die auf den Nordseehandel angewiesenen Städte Westdeutschlands schon allein einen stattlichen um das glänzende Köln gescharten Bund bilden können. Es wäre sogar möglich gewesen, daß auch er aus dem jahrhundertelangen vertrauten Londoner Verkehr den Namen der Hanse überkommen hätte. Aber niemals wäre es *die* Hanse gewesen, die wir in hochgemutem Zurückblicken auf jene große Zeit die unsere nennen dürfen, die im zur

Rüste gehenden Mittelalter den deutschen Namen weithin über die Meere als den eines großen, starken und siegesgewiß vorwärts schreitenden Volkes getragen hat.

Doch die Hanse bedurfte ja nur der Ostseestädte. Was hatte da die Germanisation des platten Landes für sie zu bedeuten? Wäre es nicht denkbar und auch für die Entstehung dieses Bundes ausreichend gewesen, wenn, wie in Livland, so auch in den westlicheren Küstengegenden deutsche Städte erwachsen, die großen Bevölkerungsmassen der Länder aber ihrer ursprünglichen, fremden Nationalität erhalten geblieben wären? Vielleicht mag es einer oder der andere für möglich halten. Wahrscheinlich ist es nicht, daß das damals doch noch zum kleinen Teil städtebewohnende deutsche Volk im gleichen Augenblick, wo seine Kräfte durch ein gewaltiges Anwachsen der Städte seines alten Wohngebietes in Anspruch genommen waren[46]), daneben noch eine so ausgedehnte Außensiedlung rein städtischen Charakters hätte leisten können. Aber auf keinen Fall hätten solche isolierte Städtegründungen das werden können, was sie umgeben und getragen von einer stark anwachsenden deutschen Bauernbevölkerung geworden sind. Kümmerliche Pflanzen, bald genug um Luft und Licht gebracht durch den unausbleiblichen, sich allmählich steigernden und an Einfluß gewinnenden Zuzug aus der slawisch gebliebenen Umgebung, wären sie nicht wie starke Bäume gen Himmel gewachsen.

Und die Kultur des Landes? Hätten isolierte deutsche Stadtsiedlungen ohne deutsche Umgebung und Hinterland sie wesentlich und nachhaltig heben können?

Das ist doch gerade das Entscheidende in diesen Vorgängen! Neben der Ansammlung und Ausbreitung deutschen Volkes die Einpflanzung und das rasche Gedeihen einer höheren Kultur!

Wie rasch haben doch die deutschen Fürsten in dieser Hinsicht umgelernt! Erpicht auf den Slawenzins, waren sie es, die in den letzten Zeiten vor dem Beginn der deutschen Ausbreitung den Entscheidungskampf mit dem Slawentum hintanzuhalten strebten. Doch kaum war der erste Schritt getan, kaum begannen die ersten Reiser deutscher Bauernsiedlung im Wagrierlande Wurzel zu fassen und zu sprossen, da lag es vor aller Augen, was die Einführung deutscher Kultur in diese Lande bedeutete. Mochten

immerhin die Slawenzinse verloren gehen, die Erträge, die deutscher Bauernfleiß dem großenteils noch jungfräulichen Boden zu entlocken wußte, warfen das Mehrfache ab.

Da begannen deutsche Fürsten, deutscher Adel und deutsche Geistlichkeit miteinander zu wetteifern, das Slawenland mit deutschem Bauernvolk zu erfüllen. Und nicht nur sie allein: der Nutzen deutscher Wirtschaft war so handgreiflich, daß selbst die slawischen Fürstenhäuser in Mecklenburg, Pommern und Schlesien an diesem Wetteifer teilnahmen und damit selber Hand anlegten am Werk der Vernichtung des eigenen Volkes.

Dieser gewaltige kulturelle Aufstieg des südlichen Ostseegebietes, der sich in solchen Tatsachen kundgibt, der sich jedem schon in der einfachen Erwägung aufdrängt, daß, wo nun Kirche um Kirche als starke Burgen deutschen Wesens gen Himmel strebten, wo Bauten von der unvergänglichen Schönheit der Marienburg erstanden, eben erst nichts als die dürftigen Lehmhütten der Slawen gestanden hatten, ist doch auch für die Entstehung der Hanse von entscheidender Bedeutung. Hätten etwa ohne ihn, mit anderen Worten also ohne die deutsche Massenbesiedlung, durch die er einzig und allein so rasch und durchgreifend herbeigeführt werden konnte; hätten ohne die dadurch hervorgerufene unermeßliche Steigerung jeglicher Gütererzeugung etwa hier als Fremdkörper auf das erhalten bleibende Slawentum aufgepfropfte deutsche Stadtgemeinden jemals ein solches Schwergewicht gewinnen können, das nötig war, um sie zur Herbeiführung des Umschwungs im Ostseehandel, zu so erfolgreichem Übergreifen ins Nordseegebiet, zur Überflügelung aller älteren deutschen Städte, eingeschlossen das ebenso mächtige wie ehrwürdige und glänzende Köln, und zur Ergreifung und Behauptung der unbestrittenen Führung unter ihnen allen zu befähigen? Es kann nicht zweifelhaft sein: Verkehr und wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Ostseestädte haben einen ganz anderen Rückhalt an der deutsch gewordenen Bevölkerung ihrer Umgebung gefunden, als sie ihn jemals hätten erlangen können, wenn sie dort nur Handelsemporien inmitten einer fremden Bevölkerung geblieben wären.

So ist doch die Ausbreitung deutscher Kultur das eigentlich Gemeinsame, die Deutschwerdung des Ostens und die Hanse Verbindende. Sie war die Grundlage, auf der allein die Ostsee-

städte in so jugendfrischer, nachhaltiger Kraft und zu solcher Machtfülle erwachsen konnten, daß daraus alles Weitere, was zur Entstehung des Hansebundes führte, wie durch eine den Dingen innewohnende zwingende Logik, wie von selber folgen mußte. Und die Kulturarbeit der Städte — man denke nur an die durch sie geschaffenen Absatzmöglichkeiten oder die besonders in Lübeck erwachsene Schiffahrt mit ihrer nach vielen Tausenden zählenden Beförderung deutscher Neusiedler — hat dann wieder anregend und befruchtend auf das Werk der Deutschwerdung zurückgewirkt, hat ihm die Brennpunkte nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch geistigen Lebens geschaffen, ohne die es bei aller physischen Kraft doch nicht so siegesgewiß hätte zur Vollendung schreiten können.

Ausbreitung deutscher Kultur ist es dann auch gewesen, was von diesem grundlegenden Werk der Deutschwerdung des Ostens aus dem Fortschreiten der Hanse einen eigenen Stempel aufdrückt. Nicht als ob es ein mit bewußter Absicht verfolgter Zweck gewesen wäre. Dazu waren die Gedankengänge dieser staatsmännischen Kaufherren, die in der Hanse die Richtung angaben, viel zu geschäftlich und praktisch-nüchtern. Aber es war eine — wie die Dinge einmal lagen — unausbleibliche, sich von selber einstellende Wirkung.

Kulturarbeit größten Stils und ganz friedlicher Art ist es, die hier wie dort, im Hansebund wie bei der Deutschwerdung, die treibende Kraft darstellte. Handel und Verkehr auf der einen, Aufbau der ersten tragfähigen und dauerhaften Grundlagen eines wirklichen Kulturlebens durch ein umfassendes Siedlungswerk in Stadt und Land auf der anderen Seite. Der Hansebund stellt schon eine vorgeschrittenere Stufe dar. Auch so erscheint das Siedlungswerk als die Grundlage, ohne die er nicht hätte erwachsen können.

Doch bei aller Friedfertigkeit ein starker, mannhafter Sinn, der vor der Entscheidung der Waffen, wo es sein mußte, nicht zurückschreckte. Das hat die Hanse in den großen Kämpfen um die Herrschaft über den Norden, die so fühlbar an die Wurzeln ihres Daseins griffen, mehr als einmal bewiesen. Und das Siedlungswerk hatte sich ja auch, wo mit Heidentum gepaartes unversöhnlich fremdes Wesen ihm feindselig den Weg sperrte, mit scharfem Schwertschlag freie Bahn schaffen müssen. Danach hatte

das Werk eigentlich erst begonnen, war ruhig, beharrlich und friedlich vorwärts gedrungen, gleich friedlich unter deutscher wie unter slawischer Landesherrschaft. Nur im Frieden konnte es ja gedeihen. Und dies im Frieden geförderte, ganz friedlich geartete Kulturwerk, das im fremden Lande ein neues Deutschland aufbaute, hat geendet mit der völligen Vernichtung slawischen Volkstums in so vielen einst rein slawischen Landschaften, mit der Zurückdrängung des Slawentums auf der ganzen Linie zwischen Ostsee und Adria, ja mit starken Wirkungen bis in die Nähe des Schwarzen Meeres!

Es ist die Wirkung höherer Kultur, zäherer völkischer Kraft und angespannterer Kulturarbeit, also nur positiv aufbauender Kräfte, die in ihrer Vereinigung zu diesem großen weltgeschichtlichen Ergebnis geführt haben — keineswegs brutale Ausrottung des niederen Volkstums, wie manche, irregeleitet durch die negative Kehrseite dieser Vorgänge, angenommen haben. Vom höheren unwiderstehlich angezogen, zu ihm emporgehoben, mußte das niedere Volkstum rasch die Kräfte des Widerstands einbüßen, mußte bald und fast ohne Geräusch in ihm aufgehen, sich in ihm verlieren.

So war es — in den westlicheren Teilen des Kolonisationsgebietes wenigstens — mit dem Adel. Wer von den eingesessenen Slawen in seinen Verband eintrat, war dem Deutschtum verfallen. Die Umwandlung geschah so rasch, daß wir heute nur noch mit Mühe bei einer verschwindend geringen Zahl aus jenen Zeiten stammender Adelsfamilien slawischen Ursprung nachweisen können. In diesen Gegenden trat auch das Christentum ganz als Kampfgenosse des Deutschtums auf. Wer aus der eingeborenen Bevölkerung mit ihm eine enge Verbindung einging, in den geistlichen Stand trat, den riß der Strom deutschen Lebens unwiderstehlich mit sich fort. Seinem angeborenen Volkstum war er verloren.

In den niederen Volkskreisen muß wohl eine strengere Absonderung vom Fremdtum geherrscht haben. Ein enger korporativer Zusammenschluß hielt die deutsche Einwanderung beieinander: die städtische in den Ämtern und Zünften, die ländliche in den Hufnergemeinden. In diesem Zusammenschluß, der nur selten den Deutschen vereinzelt dem fremden Wesen gegenüberstellte, sondern ihm fast immer den Rückhalt einer eng aneinander geschlossenen Volksgemeinschaft bot, liegt gewiß eines der Geheim-

nisse unseres Erfolges. Und überall durch die Zünfte und Ämter wie durch sein Bauernrecht war der Deutsche in bevorzugter Lage. Was Wunder, wenn der Wende, um seinen wirtschaftlichen Untergang zu verhüten, sich deutsch gebärdete und samt seiner Nachkommenschaft seinem Volkstum verloren ging. Als es fast keine Wenden mehr im Lande gab, schritten dann die Ämter und Zünfte dazu, sich durch die Forderung des Nachweises deutscher Geburt vor solchen Überläufern zu schützen. Und ein wie begehrter Artikel auf dem Lande das deutsche Recht war, das sehen wir ja aus seiner Verbreitung weithin über das polnische Gebiet. Im Westen wird die Anlegung slawischer Dörfer zu deutschem Recht ein starker Hebel der Germanisation gewesen sein. Je weiter aber nach Osten die deutsche Beimischung schwächer und schwächer wird, um schließlich völlig aufzuhören, desto mehr mußte natürlich auch diese Wirkung nachlassen und am Ende nur noch die Rechtsübertragung auf Fremde übrigbleiben.

Diese korporative Organisation des vordringenden Deutschtums, die dem Fremden die Gemeinschaft weigerte, aber ihn durch ihre großen Vorteile zur Annahme deutschen Wesens geneigt machte, zeigt sich auch in der Ausbreitung, die die Hanse über das Germanisationsgebiet hinaus herbeiführte. Aber hier blieb ihr diese Wirkung versagt. Gewiß hat sie die Deutscherhaltung der in den hansischen Handelszentren des Auslandes angesiedelten deutschen Kaufleute und Handwerker gefördert. Aber was ist von diesen starken Niederlassungen auf Gotland und in Nowgorod, in London und in Bergen übriggeblieben? Was hat sich von Stockholms spätmittelalterlichem Deutschtum, das es ja sogar zeitweilig mit dem einheimischen Schwedentum aufzunehmen vermochte, erhalten? Alles ist dahin, ins Nichts gesunken mit der Hanse, die es ins Leben rief oder ihm doch Halt und Stärke lieh!

Einzig und allein Brügge ist — abgesehen von seinem belgisch-französischen Firnis — noch heute so niederdeutsch, wie es eben schon damals war. Eine nachhaltige Wirkung also auch hier nicht! Die Absonderung der Stadt und des flämischen Landes aus den Zusammenhängen des eigentlich deutschen Lebens, damals schon in ihren ersten Anfängen spürbar, hat sich inzwischen vollendet.

Gar zu rasch vorübergegangene Wirkungen, wo die Hanse

abseits der großen Woge vordringenden deutschen Volkstums gebaut hat, wie verschwinden sie neben dem gewaltigen, wie für die Ewigkeit geschaffenen Neubau des Deutschtums östlich der Elbe und Saale! Der war eben errichtet auf dem breiten, starken und festen Unterbau deutschen Bauerntums. Das Land, worauf der deutsche Bauer seinen Fuß setzt — nur das Land — wird deutsch, das ist doch die Lehre, die wir immer wieder aus den Vorgängen völkischer Ausbreitung der Vergangenheit ziehen müssen, und die bis auf den heutigen Tag wahr ist und wahr bleiben wird.

Alle Ausbreitung deutschen Wesens, die dieses Unterbaues entbehrt, schwebt in der Luft. Der erste Windsturm bläst sie hinweg. Doch nicht immer gleich der erste! Die äußersten Vorposten deutscher Siedlung am Ostseegestade zwischen der Memel und dem Finnischen Meerbusen hat deutsches Bauerntum nicht mit aufbauen helfen. Und doch, wie viele Stürme sind über diese vereinzelten Burgen deutschen Wesens in den Städten und die kleinen verstreuten Posten des platten Landes schon hinweggebraust, ohne sie erschüttern zu können! Trotz fehlenden deutschen Bauernstandes entbehrt dieser Ausläufer deutscher Siedlung doch nicht ganz des Zusammenhanges mit dem Boden. Gutsbesitzer und Landpastoren stellen ihn, wenn auch notdürftig, her. Dazu hat das Deutschtum der gesamten Oberschicht die Ostseeprovinzen in den Bereich herrschender deutscher Kultur einbezogen und damit eine weitere Stütze für die Erhaltung deutschen Lebens gewonnen. Doch der Eindruck einer schweren Gefährdung dieser vorgeschobenen Stellung läßt sich dadurch nicht verwischen, die bange Frage sich nicht von der Hand weisen: Wie lange wird dies Häuflein von Braven noch aufrecht stehen?

Je inniger der Zusammenhang mit dem Boden, um so gesicherter ist eben der auf ihm errichtete völkische Bau. Eine ganz feste, so gut wie unerschütterliche Bodenständigkeit kann doch nur die Bauernsiedlung gewähren, so wie sie das ausgehende Mittelalter in unserem Osten bis an die Memel und den Oberlauf der Oder erwachsen sah. In den Ostseeprovinzen ist dieser Zusammenhang mit dem Boden wenigstens noch angedeutet. Rein städtische, kaufmännische Ausbreitung aber, wie die Hanse sie abseits des deutschen Siedlungstroms schuf, hat die allergeringste Widerstands-

kraft, verliert am raschesten ihren völkischen Charakter. Nur da, wo die deutschen Städtegründungen getragen und gestützt wurden durch eine deutsch gewordene ländliche Umgebung, haben sie den Wechsel der Zeiten siegreich überdauern können.

Der weitaus solidere Bau war also doch die Deutschwerdung des Ostens. Sie war die eigentliche Grundlage der Blüte der Hanse. Hat sie auch deren Untergang nicht verhinden können, so hat sie ihn doch unerschüttert überdauert. Und ohne sie — ohne die Korrektur dieser zwar glänzenden, aber doch den Keim der Vergänglichkeit in sich tragenden einseitig städtischen Entwicklung durch die gerade im östlichen Kolonialland aus den breiten Massen deutscher Neusiedler erwachsene starke deutsche Territorialmacht — wäre ein Wiederaufleben des Hanseatentums, wie wir es in unserer neuesten Verkehrsentwicklung und Seegeltung schauen dürfen, ein Ding der Unmöglichkeit gewesen.

Literaturnachweisungen.

1 (S. 3). Hans Witte, Zur Erforschung der Germanisation unseres Ostens (Hans. Gesch.Bl. XXXV, 1908, S. 271 ff.)
2 (S. 5). Dietrich Schäfer, Die Hanse und ihre Handelspolitik. Jena 1885. S. 4.
3 (S. 7). Kaspar Zeuß, Die Deutschen und die Nachbarstämme. 2. Aufl. Göttingen 1904. S. 182.
4 (S. 7). H. Witte, Deutsche und Keltoromanen in Lothringen nach der Völkerwanderung. Die Entstehung des deutschen Sprachgebietes. Straßburg 1891. S. 81 f.
5 (S. 7). Die Literatur hierüber siehe in meinem Aufsatz: Studien zur Geschichte der deutsch-romanischen Sprachgrenze. (Deutsche Geschichtsblätter 1900, März-April-Heft, S. 148.)
6 (S. 8). Anton Dachler, Beziehungen zwischen den niederösterreichischen und fränkischen Mundarten und Bewohnern (Zeitschr. f. österr. Volkskunde VIII, 1902 S. 81—98).
M. Döberl, Kolonisierende und germanisierende Tätigkeit des bayrischen Stammes. (Beil. z. Münch. Allg. Ztg. 1904 Nr. 141 f.)
Max Vancsa, Geschichte Ober- und Niederösterreichs. Bd. I. Gotha 1905.
Wladimir Levec, Pettauer Studien. Untersuchungen zur älteren Flurverfassung. (Mitt. der Anthropol. Ges. in Wien XXXV, 1905, S. 64—98.)
Otto Kaemmel, Die Besiedlung des deutschen Südostens von Anfang des 10. bis gegen Ende des 11. Jahrhunderts. Leipzig 1909.
7 (S. 9). G. v. Graevenitz, Deutsche in Rom. Studien und Skizzen aus elf Jahrhunderten. Leipzig 1902.
8 (S. 9). Aloys Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. 2 Bde. Leipzig 1900. (Bes. I S. 485 ff.)
9 (S. 9). Hans Witte, Mecklenburgische Geschichte, Bd. I. Wismar 1909. S. 16.

10 (S. 9). Bodo Knüll (s. unten Nr. 17) S. 47 Anm.
11 (S. 10). Eduard Otto Schulze, Die Kolonisierung und Germanisierung der Gebiete zwischen Saale und Elbe. Leipzig 1896.
Heinrich Leo, Untersuchungen zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte des Thüringischen Osterlandes in der Zeit des früheren Mittelalters. (Leipziger Studien aus dem Gebiete der Geschichte, VI. Band, 3. Heft.) Leipzig 1900.
12 (S. 10). August Sach, Das Herzogtum Schleswig in seiner ethnographischen und nationalen Entwicklung. Halle 1907.
13 (S. 10.) Hans Witte, Das deutsche Sprachgebiet Lothringens und seine Wandlungen von der Feststellung der Sprachgrenze bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts. Stuttgart 1894.
14 (S. 10). J. Zimmerli, Die deutsch-französische Sprachgrenze in der Schweiz. 3 Bde. 1891 ff.
Alb. Büchi, Die historische Sprachgrenze im Kanton Freiburg. (Freiburger Geschichtsblätter, III. Jg., 1896, S. 33—53.)
Rob. Hoppeler, Die deutsch-romanische Sprachgrenze im XIII. und XIV. Jahrhundert (Blätter aus der Walliser Geschichte. Bd. I, 1895, S. 426—429.)
Aloys Schulte a. a. O. (Anm. 8) I, S. 171 ff. und Über Staatenbildung in der Alpenwelt. (S.-A. aus Hist. Jahrb. München 1901).
15 (S. 11). Armin Tille, Die bäuerliche Wirtschaftsverfassung des Vintschgaues. Innsbruck 1895.
16 (S. 11). Hans v. Voltelini, Die ältesten Statuten von Trient (Archiv f. österr. Gesch. 1902 S. 83—268.)
17 (S. 14). Hans Witte, Mecklenburgische Geschichte, Bd. I, 1909, S. 60. Nach Helmolds Slawenchronik. Außerdem zu vergleichen für dies und das folgende:
Heinrich Ernst, Die Kolonisation Mecklenburgs im 12. und 13. Jahrhundert. (Schirrmachers Beiträge, II, 1875.)
Rudloff, Geschichte Mecklenburgs vom Tode Niclots bis zur Schlacht bei Bornhöved. (Zeit der Christianisierung und Germanisierung.) Berlin 1901. Sowie die zusammenfassenden Schriften:
Goswin Frhr. v. d. Ropp, Deutsche Kolonien im zwölften und dreizehnten Jahrhundert. Akadem. Festrede. Gießen 1886.
Bodo Knüll, Historische Geographie Deutschlands im Mittelalter. Breslau 1903.

Richard Sebicht, Unsere mittelalterliche Ostmarkenpolitik. Breslau 1910.

18 (S. 15). Fritz Curschmann, Die Diözese Brandenburg. Untersuchungen zur historischen Geographie und Verfassungsgeschichte eines ostdeutschen Kolonialbistums. Leipzig 1906. S. 117 ff. Zu vergleichen:

Bernhard Guttmann, Die Germanisierung der Slawen in der Mark. (Forschungen z. Brandenb. u. Preuß. Geschichte IX 1897 S. 395 ff.)

19 (S. 16). Ed. Otto Schulze, Die Kolonisierung und Germanisierung der Gebiete zwischen Saale und Elbe. Leipzig 1896.

Heinr. Leo, Untersuchungen zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte des Thüringischen Osterlandes in der Zeit des früheren Mittelalters. (Leipziger Studien VI, Heft 3.) Leipzig 1900.

20 (S 18.). A. a. O. Meckl. Gesch. I, S. 131. Nach K. Schmaltz, Die Begründung und Entwicklung der kirchlichen Organisation Mecklenburgs im Mittelalter. (Jbb. des Ver. f. meckl. Gesch., Jg. 72 f., 1907 f.)

21 (S. 19). Paul v. Niessen, Geschichte der Neumark im Zeitalter ihrer Entstehung und Besiedlung. (Geschichte der Neumark in Einzeldarstellungen.) Landsberg 1905. S. 133 ff.

22 (S. 21). P. Wehrmann, Kloster Kolbatz und die Germanisierung Pommerns. Progr. Pyritz 1905.

23 (S. 21). Martin Wehrmann, Geschichte von Pommern. Bd. I. Gotha 1904. S. 118. Vgl. auch

W. v. Sommerfeld, Geschichte der Germanisierung des Herzogtums Pommern oder Slawien bis zum Ablauf des 13. Jahrhunderts. Leipzig 1896.

Heinrich Reifferscheid, Der Kirchenbau in Mecklenburg und Neuvorpommern zur Zeit der deutschen Kolonisation. (Pomm. Jbb., Ergänzungsband 2.) Greifswald 1910.

24 (S. 21). K. Tümpel, Die Gründung von Schloß und Stadt Neu-Stettin. Ein Beitrag zur 600jährigen Jubelfeier. Progr. Nr. 167. Neu-Stettin 1906.

25 (S. 22). Martin Wehrmann, Geschichte von Pommern. Band II. Gotha 1906.

26 (S. 22). P. J. v. Niessen, Zur Entstehung des Großgrundbesitzes und der Gutsherrschaft in der Neumark. Progr. Stettin 1903.

27 (S. 22). K. Weinhold, Verbreitung und Herkunft der Deutschen in Schlesien. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. II, H. 3.) Stuttgart 1887.

4*

Joseph Partsch, Schlesien, eine Landeskunde. Bd. I. Breslau 1896.

Wilhelm Schulte, Die Anfänge der deutschen Kolonisation Schlesiens (Festschrift zu Grünhagens 70. Geburtstag.) Breslau 1898.

Otto Meinardus, Das Neumarkter Rechtsbuch und andere Neumarkter Rechtsquellen. (Darstellungen und Quellen zur schlesischen Geschichte, Bd. II.) Breslau 1906. S. 71 ff. Exkurs I: Die Echtheit der Leubuser Stiftungsurkunde von 1175.

Viktor Seidel, Der Beginn der deutschen Besiedlung Schlesiens (Darstellungen und Quellen zur schlesischen Geschichte, Bd. XVII). Breslau 1913.

Olgierd Górka, Über die Anfänge des Klosters Leubus. (Ebenda Bd. XVIII.) Breslau 1913.

28 (S. 23). Ezechiel Zivier, Zur Geschichte der Besiedlung und Germanisierung Oberschlesiens. (Oberschlesien II, 1903, S. 587—605).

29 (S. 23). Konrad Gusinde, Eine vergessene deutsche Sprachinsel im polnischen Oberschlesien. Die Mundart von Schönwald bei Gleiwitz. (Wort u. Brauch, Heft 7.) Breslau 1911.

Derselbe, Schönwald, Beiträge zur Volkskunde und Geschichte eines deutschen Dorfes im polnischen Oberschlesien. (Ebenda Heft 10). Breslau 1912.

30 (S. 23). Vgl. auch Gertrud Dyhrenfurth, Ein schlesisches Dorf und Rittergut. Geschichte und soziale Verfassung. (Staats- und sozialwissensch. Forschungen hrg. v. G. Schmoller und Max Sering, Bd. XXV, H. 2.) Leipzig 1906.

31 (S. 24). Raimund Kaindl, Geschichte der Deutschen in den Karpathenländern. Gotha 1907 und später.

32 (S. 24). Emil Fischer, Deutsche Ritter in der Terra Produicorum. (Deutsche Erde VI, 1907, S. 122 ff.)

D. Dan, Eine rumänische mit dem Hauptsiegel der Sachsenstadt Baia in der Moldau versehene Urkunde. (Mitt. der Archivsekt. der k. k. Zentralkomm. z. Erforschung u. Erhaltung der Kunst- u. hist. Denkmale. VIII, S. 89 ff. Wien 1910.)

33 (S. 24). Richard Andree, Das Sprachgebiet der Lausitzer Wenden vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Prag 1873.

34 (S. 25). Erich Schmidt, Geschichte des Deutschtums im Lande Posen unter polnischer Herrschaft. Bromberg 1904.

35 (S. 27). F. Tetzner, Die Slawen in Deutschland. Braunschweig 1902.

Röhrich, Die Kolonisation des Ermlandes. (Zeitschr. f. d. Gesch. u. Altertkde. des Ermlandes, Bd. XII ff., 1899 ff.)
Hans Plehn, Die Besiedlung des Ordenslandes Preußen. (Deutsche Erde II, 1903, S. 99 ff.)
Artur Döring, Über die Herkunft der Masuren. Mit besonderer Berücksichtigung der Kreise Osterode und Neidenburg. Ein Beitrag zur Besiedlungsgeschichte des Ordenslandes Preußen. Königsberg i. Pr. 1910.
36 (S. 28). H. Tümpel, Die Herkunft der Besiedler des Deutschordenslandes. (Jb. des Ver. f. niederd. Sprachforschung XXVII, 1901, S. 43—57.)
37 (S. 29). Paul Rost, Die Sprachreste der Draväno-Polaben im Hannöverschen. Leipzig 1907.
Ernst Mucke, Die Lüneburger Wenden in Geschichte, Volkstum und Sprache (Altsachsenland Jg. 1908.)
38 (S. 29). Hans Witte, Wendische Bevölkerungsreste in Mecklenburg. (Forschungen z. dtsch. Landes- u. Volkskunde, Bd. XVI, H. 1.) Stuttgart 1905. Weiteres habe ich in den Hans. Gesch.-Bl. XXXV, 2, S. 290 zusammengestellt.
39 (S. 29). Rudolf Jankowsky, Samland und seine Bevölkerung. Königsberger Dissert. 1902.
40 (S. 30). Dietrich Schäfer, Die Hanse. (Monographien zur Weltgeschichte XIX.) Bielefeld u. Leipzig 1903.
Theodor Lindner, Die deutsche Hanse. 4. Aufl. Leipzig 1911.
41 (S. 34). Rudolf Häpke, Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden. (Pfingstblätter des Hans. Gesch.-Ver. Bl. VII.) Leipzig 1911.
Konrad Bahr, Handel und Verkehr der deutschen Hanse in Flandern während des 14. Jahrhunderts. Leipzig 1911.
42 (S. 36). Meckl. Gesch. a. a. O. I S. 186.
43 (S. 38). Walter Stein, Die Entstehung und Bedeutung der deutschen Hanse. (Hans. Gesch.-Bl., 1911, Heft 1, S. 265—363.)
44 (S. 39). Walter Stein, Zur Geschichte der Deutschen in Stockholm im Mittelalter (Hans. Gesch.-Bl. 1904 05 S. 81—106.)
45 (S. 39). Gunnar Söderberg, Die Handelsbeziehungen zwischen Schweden u. Deutschland. Leipziger Diss. 1906.
46 (S. 42). Alfred Püschel, Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung. (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, hrg. v. Dietrich Schäfer, Bd. IV.) Berlin 1910.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt XI. 1915.

Kurze Geschichte
der
Deutschen Hanse.

Von

Walther Vogel.



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1915.

Partiepreise:

Bei	Abnahme	von	10—20	Exemplaren	das	Exemplar	für	90	Pf.
=	=	=	21—30	=	=	=	=	$87^1/_2$	=
=	=	=	31—40	=	=	=	=	85	=
=	=	=	41—50	=	=	=	=	80	=
=	=	=	51—100	=		=	=	75	=
=	=	=	101—200	=	=	=	=	70	=
=	=	=	201 und mehr	=	=	=	=	65	=

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walther Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.** Von Georg Sello.

Blatt III. 1907. **Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.** Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. 1908. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. 1909. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Blatt VI. 1910. **Wismar im Mittelalter.** Von Friedrich Techen.

Blatt VII. 1911. **Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.** Von Rudolf Häpke.

Blatt VIII. 1912. **Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen** bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466. Von Albert Werminghoff.

Blatt IX. 1913. **Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.** Von Walther Vogel.

Blatt X. 1914. **Besiedlung des Ostens und Hanse.** Von Hans Witte.

Preis je 1 Mark.

Pfingstblätter
des Hansischen Geschichtsvereins.
Blatt XI. 1915.

Kurze Geschichte der Deutschen Hanse.

Von

Walther Vogel.



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1915.

Inhalt.

Seite

I. **Geographische und wirtschaftliche Grundlagen** 1

Wechsel in der Auffassung vom Wesen der Deutschen Hanse. — Atlantisches und mittelmeerisches Europa. — Östliche und westliche Hälfte der atlantischen Seite. — Ihre Unterschiede haben die Entstehung eines ostwestlichen Verkehrs zur Folge. — Das Ostseegebiet als Kolonialland Westeuropas im Mittelalter.

II. **Die Entstehung der Deutschen Hanse** 13

Geringe Berührung des Deutschen Reiches mit der See bis zur Stauferzeit. — Der Rhein Hauptader des Verkehrs. — Die Friesen. — Aufkommen der Städte. — Kölns Handel nach England. — Entstehung kaufmännischer Genossenschaften. — Bedeutung des Namens „Hanse". — Hanse der Kölner in London. — Kreuzzüge. — Ostdeutsche Kolonisation. — Gründung Lübecks. — Wisby. — Gotländische Genossenschaft. — Verkehr nach Nowgorod — nach dem Dünagebiet — nach Schweden. — Deutsche Städtegründungen an der Ostseeküste. — Ordensland Preußen. — Zunehmende Bedeutung des Ostseehandels. — Lübeck als Haupt der Osterlinge. — Schonenverkehr. — Beginn direkter Ostwestschiffahrt durch den Sund. — Zwei Grundprobleme hansischer Geschichte. — Friesische Eindringlinge. — Lübeck und Dänemark, Waldemar der Sieger. — Flandern und Brügge. — Privilegienerwerbung von 1252/53. — Osterlinge in England. — Hanse der Deutschen in London. — Norwegen. — Norwegischer Seekrieg 1284—1294. — Lübeck und Wisby. — Aufhebung der Gotländischen Genossenschaft. — Städtebündnisse. — Erich Menved unterwirft Lübeck 1307. — Zurücktreten des städtischen Bundeslebens. — Englische und norwegische Privilegien. — Gründung deutscher Kaufmannsgenossenschaften in Bergen und Brügge. — „Kaufleute von der Deutschen Hanse" als Gesamtbezeichnung. — Städte von der Deutschen Hanse. — Die Hanse als Rechtsgemeinschaft und Zweckverband. — Handelskrieg gegen Flandern 1358—1360. — Kriege gegen Waldemar Atterdag. — Kölner Konföderation 1367. — Stralsunder Friede 1370.

III. **Handel und Schiffahrt der Deutschen Hanse in ihrer Blütezeit** 46

Gründe der hansischen Handelsherrschaft in Nord- und Westeuropa. — Die Privilegien der Hanse und ihr Inhalt. — Die beiden Hauptbestandteile des hansischen Handels: Versorgungshandel Norddeutschlands und Zwischenhandel. — Zweige des Zwischenhandels:

Seite

Stapelhandel, Fischhandel, Sundschiffahrt. — Ein- und Ausfuhr des deutschen Binnenlandes. — Ausfuhrwaren Westeuropas. — Baienfahrt. — Umfang des hansischen Verkehrs. — Kontore. — Kommissionshandel. — Geographische Sonderung des Handels. — Kaufmannskompagnien und Schiffergesellschaften. — Hansisches Handelssystem. — Monopolismus und Begünstigung des Mittelstandes. — Gästerecht und Stapelrecht. — Sonderinteressen der Städte, drittes Grundproblem. — Zahl und Einteilung der Hansestädte. — Verfassung der Hanse. — Hansetage. — Bekämpfung demokratischer Strömungen. — Tohopesaten. — Die Hanse und das Reich.

IV. **Die Hanse im Kampf gegen neue Handelsmächte** 66

Überlegenheit der hansischen Diplomatie. — Verhältnis zu den nordischen Reichen unter Margarethe. — Vitalienbrüder. — Kalmarische Union 1397. — Aufkommen merkantilistischer Neigungen im Fürstentum. — Spanische Fehde. — Erich von Pommern und sein Verhältnis zur Hanse. — Sundzoll. — Krieg gegen Erich 1426—1435. — Die Hanse und das Unionskönigtum. — Aufkommen der Holländer. — Ostsee-Kornschiffahrt. — Klipphäfen und Stapelrecht. — Verfall des Brügger Stapels. — Die Hanse und der Burgundische Staat. — Krieg gegen die Holländer 1438—1441. — Stapelzwangsbestrebungen. — Schoßstreit mit Köln. — Verhältnis zu England, Merchant Adventurers. — Englischer Seekrieg. — Utrechter Friede 1474. — Brügges Erben: Antwerpen und Amsterdam.

V. **Der Untergang der Hanse** 82

Stadtstaaten und Nationalstaaten. — Sieg der Nationalstaaten im 16. Jahrhundert. — Lübecks letzte Versuche, das Vordringen der Holländer zu hemmen. — Seekriege 1510/11 und 1523. — Christian II. und sein Sturz. — Jürgen Wullenwever. — Die Grafenfehde 1534/35. — Vernichtung der hansischen Seemacht. — Speirer Vertrag 1544. — Aufschwung der holländischen Seeschiffahrt. — Ende des Nowgorod-Verkehrs, Schwierigkeiten des Livland-Handels. — Schweden sperrt die Narwafahrt der Lübecker. — Lübecks letzter Seekrieg 1563—1570. — Neutralitätspolitik der Hansestädte. — Verlust der hansischen Privilegien in England. — Hamburg nimmt die Merchant Adventurers auf. — Vergeblicher Kampf der Hanse gegen England. — Christian IV. beseitigt die Privilegien in Dänemark und Norwegen. — Das Kontor in Antwerpen. — Teilnahme von Hansestädten am wirtschaftlichen Aufschwung des 16. Jahrhunderts. — Blütezeit der Spanienfahrt. — Zusammenbruch des hansischen Handelssystems. — Verlust des Zwischenhandels. — Möglichkeit, den deutschen Handel auf das Ausfuhrgewerbe zu begründen. — Mangel einer Reichshandelspolitik. — Flucht aus der Hanse. — Verfassungsreformen. — Wandlung im Zweck der Hanse. — Letzte Tagfahrten. — Der preußische Staat als Erbe der Hanse. — Hansischer und preußischer Einschlag im neuen Deutschen Reiche.

I.

Geographische und wirtschaftliche Grundlagen.

Die Deutsche Hanse — ein Bild von Macht und Glanz vergangener Tage steigt vor uns auf, wenn wir das stolze Wort hören. Wie um unser mittelalterliches Kaisertum, so hat auch um die Hanse die Geschichtschreibung späterer Geschlechter einen romantischen Schimmer gewoben. In den schlimmsten Zeiten deutscher Zersplitterung und Ohnmacht, als Deutschland „maritimen Hausarrest" hatte und ein Kleinstaat wie Dänemark unsere Küsten nach Belieben sperren konnte, schöpfte man aus der Betrachtung dieses Bildes schwache Hoffnung auf eine bessere Zukunft, und je trostloser die Gegenwart schien, um so glänzender malte man die ruhmreiche Vergangenheit. Wie die Sage eines versunkenen goldenen Zeitalters mutete es den Vaterlandsfreund Justus Möser an, wenn er seinen Zeitgenossen von den Taten des „Hanseatischen Bundes" erzählte.

Heute haben wir diese Krücken romantischer Phantasie nicht mehr nötig, wenn wir wissen wollen, was Handelsmacht und Seegeltung heißt. Für das neue Deutsche Reich haben seit seiner Gründung Seeschiffahrt und auswärtiger Handel von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung gewonnen, und heute, da diese Worte geschrieben werden, liegt es mit denen, die sich anmaßen, Alleinherrscher auf See zu sein, im Entscheidungskampfe um die Freiheit der Meere . . .

Heute ziemt uns daher eine mehr nüchterne, sachliche Betrachtungsweise. Wir sind dazu auch besser gerüstet, da die Forschung der letzten Jahrzehnte uns in die Möglichkeit versetzt hat, Wesen und Bedeutung der Deutschen Hanse viel schärfer als früher zu erfassen. Das Verständnis dafür wird dadurch erschwert, daß wir es mit einer sehr eigenartigen, ja in mancher Beziehung einzigartigen Erscheinung zu tun haben. Bei der Ge-

schichte eines Staates oder Volkes ist der Gegenstand geographisch ohne weiteres bestimmt und fest umgrenzt. Für die Hanse gilt das nicht. Auch verbindet die landläufige Vorstellung mit der Hanse noch viel zu sehr den Begriff der Seemacht. Sie denkt sich die hansischen Flotten als Beherrscher der See, wie es später die Holländer und Engländer waren. Aber diese Anschauung, wenn sie auch einen Kern von Wahrheit enthält, führt doch vom wirklichen Verständnis weit ab. Politische Macht, Seegewalt und Kriegsschiffe sind nicht die wichtigsten Kräfte gewesen, denen die Hanse ihre Erfolge und ihre Bedeutung verdankt.

Was die Hanse ihrem eigentlichen Wesen nach war, das kann nur eine Betrachtung ihrer Geschichte lehren. Bezeichnen wir sie vorläufig als eine Vereinigung der norddeutschen Städte, einen Zweckverband, bestimmt, den Außenhandel Niederdeutschlands zu vertreten und zu leiten. Die Hanse war also in erster Linie eine Handelsmacht; wirtschaftliche Kräfte und diplomatische Maßnahmen bildeten die Mittel, mit denen sie vornehmlich arbeitete. Aber ihr Wirkungsbereich beschränkte sich nicht auf den unmittelbaren Handelsverkehr zwischen Deutschland und den einzelnen Nachbarländern. Jahrhunderte hindurch ist sie eine unentbehrliche Triebkraft, ja die führende Macht gewesen im Wirtschafts- und Verkehrsleben des ganzen nördlichen Europa von der Küste des Atlantischen Ozeans bis zu den Ebenen Nordrußlands. Wenn heute das wirtschaftliche Schwergewicht des Erdteils in diesen Gebieten liegt, wenn die Welthäfen an Nordsee und Kanal das Herz des Weltverkehrs bilden, so hat die Deutsche Hanse nicht am wenigsten dazu beigetragen, diesen Zustand herbeizuführen.

Um zu verstehen, wie die Hanse eine so bedeutende Aufgabe hat erfassen und erfüllen können, müssen wir uns zunächst die Grundzüge der geographischen und wirtschaftlichen Gestaltung Europas vor Augen führen.

Der westliche Zipfel des eurasischen Kontinentalblocks, den wir als einen besonderen Erdteil Europa zu fassen gewohnt sind, ist durch tiefeindringende Meeresarme ungewöhnlich reich gegliedert. Kaum irgendwo auf der Erde bildet das Meer in solchem Grade die natürliche Verkehrsstraße zwischen nahe benachbarten Teilen desselben Festlandes. Daher sahen sich die Bewohner Europas seit den ältesten Zeiten auf Seeverkehr und Handel ganz besonders

hingewiesen. Nicht zuletzt den befruchtenden Wirkungen dieses regen Austauschs an Menschen und Gütern verdankt unser Erdteil seine hohe geistige Entwicklung. Europa ist recht eigentlich der maritime Kontinent; wir können bis in vorgeschichtliche Zeiten zurückgehen und werden doch immer finden, daß die See hier mehr ein verbindendes als trennendes Element war, während Hoch- und Waldgebirge noch Jahrhunderte später, ja bis in die Gegenwart schwer überwindbare Verkehrshindernisse, rechte Völkerscheiden bildeten. Man muß sich das vor Augen halten, um, bei einem Blick auf die Karte, die für Europas geschichtliches Leben entscheidende geographische Hauptteilung zu finden. Der Erdteil erstreckt sich, breit aus dem Rumpfe Asiens herauswachsend und sich nach und nach verschmälernd, von Nordost nach Südwest. Die Oberfläche dieser gewaltigen Landzunge ist der Form eines Daches zu vergleichen. Die Alpen und die östlich und westlich anschließenden Gebirgsgruppen (Karpathen, Französisches Mittelgebirge, Pyrenäen usw.) bilden gewissermaßen den First des Erdteils und scheiden ihn in eine nördliche und südliche Abdachung. Von dem mächtigen Eckpfeiler der Iberischen Halbinsel aus fließt der Verkehr, den Seewegen folgend, an den reichgegliederten Rändern, dem südlichen oder mittelmeerischen und dem nördlichen oder atlantischen, hin. Die mittelmeerische Abdachung ist durch ihre südliche Lage, ihr mildes Klima bevorzugt. Sie bildet mit den benachbarten Küsten Afrikas und Westasiens ein Ganzes, das uns als der Schauplatz antiker Kultur und Geschichte vertraut ist. Das Römische Weltreich war die sichtbare Verkörperung, der politische Ausdruck dieser Einheit. In den Jahrhunderten des Altertums lag auf dieser Seite der Mittelpunkt des europäischen Lebens. Die trennenden Gebirge liegen aber dem Südrande Europas im allgemeinen näher als dem Nordrande. Daher hat das mittelmeerische Europa nur wenige, meist kurze und schwer schiffbare Flüsse. Zwischen steinigen, öden Gebirgszügen findet sich nicht viel Raum für fruchtbare Ebenen (die dann freilich um so üppigeres Wachstum entfalten), wenn wir von dem schon halbasiatischen Osten (nördlich des Schwarzen Meeres) absehen.

Die atlantische Abdachung Europas ist durch das Klima weniger begünstigt, am wenigsten der rauhe, den Einwirkungen

des Golfstroms entrückte baltische Nordosten. Aber sie ist weit flacher und geräumiger. Ihre ausgedehnten Fruchtebenen boten, nachdem erst einmal menschliche Arbeit begonnen hatte, die Nachteile des Klimas auszugleichen, einer viel größeren Menschenmenge Platz. Zahlreiche breite, gut oder doch leidlich schiffbare Ströme mit mäßigem Gefälle gestatteten dem Verkehr, von der Küste tief ins Binnenland einzudringen.

Während des Altertums lag hier die Außenzone der europäischen Bildung. Die Bewohner dieser Gebiete führten ein Stillleben, das gewiß nicht eigener urwüchsiger Daseinsformen entbehrte, aber von dem Wellenschlage, der von den Mittelpunkten menschlicher Gesittung ausging, nur schwach berührt wurde. Noch war hier die rauhe Natur übermächtig; sie zersprengte und vereinzelte die Völkerstämme. Eingeengt auf schmale Kulturoasen zwischen Wäldern und Sümpfen, Meer und Strömen, verbrauchte der Mensch noch seine ganze Kraft im Kampfe ums bloße Dasein. Um den Beginn der christlichen Zeitrechnung trat die antike Welt zum erstenmal in engere Berührung mit diesen nordischen Gebieten. Während der Völkerwanderung ergoß sich die verjüngende Volkskraft der Germanen aus dem atlantischen Europa siegreich über die Mittelmeerländer. Heute leben von den rund 300 Millionen Bewohnern Europas (ohne Rußland) nur etwa ein Drittel auf der mittelmeerischen, zwei Drittel auf der atlantischen Seite. Auf der atlantischen Abdachung liegen die führenden Staaten, die meisten Großstädte, die wichtigsten Bildungsstätten und Verkehrsmittelpunkte. Die allmähliche Umwandlung zu diesem Zustand bildet den geschichtlichen Inhalt des Zeitalters, das wir als Mittelalter zwischen Altertum und Neuzeit zu unterscheiden pflegen.

Das atlantische Europa entbehrt der Einheitlichkeit, die der mittelmeerischen Abdachung durch die Gleichförmigkeit des Klimas und der Oberflächengestaltung, die abgeschlossene Natur des Mittelmeers und den darin begründeten, auf Einigung abzielenden Gang ihres geschichtlichen Lebens zu eigen ist. Die Mittelmeerländer werden schon durch die Nähe der afrikanisch-asiatischen Gegenküsten zu einem geschlossenen Ganzen vereinigt, die einzelnen Teile des atlantischen Europa öffnen sich dagegen gewissermaßen wie die Glieder eines Fächers nach dem freien Weltmeer. Drei scharf getrennte Abschnitte sind am atlantischen Rande auf den

ersten Blick zu unterscheiden: 1. Die Länder um den Biskayischen Meerbusen: Portugal, Nordspanien, Westfrankreich, Südengland, Wales und Irland; 2. die Nordseeländer: Ostengland und Schottland, die niederländisch-deutsche Küste, Dänemark und Südnorwegen bis Kap Stadt; 3. endlich die Ostseeländer. Dazu kommen noch als Außengebiete die ganz nach dem Ozean hinausschauenden Westküsten Irlands, Schottlands und Norwegens. Jene drei Abschnitte bildeten noch bis tief in die geschichtliche Zeit hinein fast völlig gesonderte Verkehrskreise. Überhaupt bewegte sich der Verkehr lange Zeit — und das ist eigentlich nur ein anderer Ausdruck für dieselbe Beobachtung — vorwiegend in der Richtung, die den Verlauf des atlantischen Festlandrandes senkrecht schneidet: also z. B. in der Ostsee von Schweden nach Finland und zur baltischen Südküste; in der Nordsee vom Rhein nach der Themse oder von Jütland und der Elbmündung nach Südnorwegen; am Biskayischen Meer von Irland nach der Bretagne. Daß auf diese Weise der Verkehr kein Band zwischen dem Nordosten und Südwesten, zwischen den Anwohnern der Newa und des Tajo knüpfen konnte, ist klar. Und doch hat die Natur gerade in der so außerordentlich verschiedenen Ausstattung der Osthälfte und Westhälfte Atlantisch-Europas den Anreiz zu einem völkerverbindenden Güteraustausch geschaffen. Der Hauptgrund dieser Zweiteilung ist ein klimatischer. Während die Südspitzen der Mittelmeerländer Spanien, Italien, Griechenland sämtlich ungefähr auf gleicher Breite liegen, verläuft der atlantische Rand von Nordost nach Südwest. Daher ist die Westhälfte der atlantischen Abdachung im ganzen südlicher gelegen, und ihr ohnehin wärmeres Klima wird durch die Einwirkung des Golfstroms noch mehr gemildert und ausgeglichen. Eine scharfe Grenze gegen die Osthälfte läßt sich natürlich nicht ziehen; man wird sie aber am besten in die Nordsee und weiterhin etwa längs der Elbe legen, die noch gegenwärtig eine so bedeutsame Scheidelinie in Deutschland bildet. Und zu diesem natürlich-klimatischen Grund tritt ein geschichtlicher. Die Westhälfte des atlantischen Europas war viel früher der Einwirkung Roms, der mittelmeerisch-antiken Gesittung und Bildung ausgesetzt, oder richtiger, auf sie allein fand überhaupt ein solcher Einfluß unmittelbar statt. Die Spuren der römischen Herrschaft sind noch heute in Frankreich, Südengland, den Nieder-

landen und Westdeutschland unverkennbar. Insbesondere erwuchsen hier unter römischem Einfluß die Anfänge eines Gewerbes, das über den örtlichen Bedarf hinaus, also für den Handel Ware erzeugte. Die für die Geschichte der Hanse so außerordentlich wichtige niederländische Tuchindustrie ist bis in römische Zeit zurückzuverfolgen, ebenso die Metallindustrie an der Maas und am Niederrhein. Die gesegneten Länder des Westens erzeugten anfänglich so gut wie alles, dessen sie zum Leben bedurften, selbst. Aber gewisse Unterschiede des Klimas und Bodens riefen schon innerhalb des Westens einen Austausch hervor. So eignet sich das feuchtkühle Hügelland Südostenglands besonders für die Vieh-, namentlich Schafzucht. Englische Schafwolle war aber gerade das, was das niederländische Tuchgewerbe brauchen konnte, da die einheimische Wollerzeugung nicht ausreichte. Die Ausbeute der Zinn- und Kupfergruben Cornwalls ist schon im hohen Altertum nach dem Festlande, ja durch Frankreich nach den Mittelmeerländern gelangt. Ähnlich wie England lieferte Nordspanien und Kastilien im Mittelalter Wolle und Metall (Eisen) für die Ausfuhr, Frankreich vor allem Wein, gelegentlich auch wohl schon Seesalz von der Westküste.

So beschränkte sich das, was der selbstgenügsame Westen von der Osthälfte Atlantisch-Europas beziehen konnte, anfänglich auf einige dem Osten eigentümliche Erzeugnisse, die man bei verfeinerter Lebensweise nicht entbehren mochte. Bei weitem das wichtigste war das Pelzwerk, der Jagdertrag aus den unermeßlichen Nadelholzwäldern Nordrußlands, Finlands und Skandinaviens. Schon Tacitus gedenkt dieser Pelzwerkeinfuhr nach dem Westen. Der Ostsee-Bernstein wurde im Westen zu Schmucksachen, noch mehr von den Paternostermachern zu Rosenkränzen verarbeitet. Überhaupt rief dann der katholische Kultus einen vermehrten Bedarf an Erzeugnissen des Nordostens hervor. In den Mischwäldern Litauens, Weißrußlands und des Urals, wo die Linde häufig ist, wird die Bienenzucht von alters her betrieben. Von dort gingen allmählich immer größere Mengen Wachs westwärts, und auch das andere Erzeugnis der Bienenzucht, Honig, gelangte als Ersatz für den noch seltenen Zucker zur Ausfuhr. Diese Gegenstände, zu denen man, wenn man will, noch Sklaven gesellen kann, bildeten die älteste Grundlage des Verkehrs von Ost

nach West. Im Laufe der Jahrhunderte aber hat sich dieser Austausch immer mehr erweitert. Die dänischen Küstengewässer und die Westküste Norwegens lieferten Hering und Stockfisch als billige Fastenspeise für das katholische Europa. Viele Gewerbe des Westens begannen, als die Rohstoffe in ihrer Nähe nicht mehr ausreichten, solche aus dem Osten zu beziehen; denn dieser, obwohl klimatisch weniger begünstigt, brachte deren doch in seinen weiten einförmigen Ebenen in unerschöpflicher Menge hervor. Rußland, Finland, Schweden, vor allem aber Preußen und Polen waren imstande, Holz für Schiffbau und mancherlei gewerbliche Zwecke in beliebigem Umfange abzugeben, ebenso andere Erzeugnisse der Waldwirtschaft, wie Pech, Teer und Asche (für die Färberei). Flachs und Hanf aus Westrußland, Litauen, Livland wurden von den Seilern und Segelmachern im Westen verarbeitet; das niederländisch-rheinische Metallgewerbe konnte bei zunehmendem Rohstoffbedarf nicht nur auf Zufuhren von Eisen und Kupfer vom Harz, sondern auch aus Schweden, später sogar aus den Karpathen, anderseits aus Spanien zurückgreifen. Als schließlich die fortschreitende Ausbildung der Gewerbe in einzelnen Strichen des Westens zu einer solchen Verdichtung der Bevölkerung führte, daß die Ernährung aus benachbarten Bezugsquellen allein unmöglich wurde (namentlich bei der unzureichenden Leistungsfähigkeit des Landverkehrs), da wurden auch die Getreidezufuhren aus dem Ostseegebiet, vor allem Preußen und Polen, dem Westen unentbehrlich. Das Aufkommen der Getreideschiffahrt bildet gewissermaßen das Schlußglied in der Entwicklung des Seehandels längs der Küste des atlantischen Europa.

Eine vollständige Aufzählung der Waren, deren Austausch dieser Handel vermittelte, ist hier nicht beabsichtigt. Wir werden später Gelegenheit finden, die einzelnen Handelszweige näher zu beschreiben und manches nachzutragen. Hier kam es nur darauf an, einen allgemeinen Begriff von der Art und Bedeutung des Austausches zwischen Osten und Westen zu geben. Soviel wird jedenfalls aus dieser kurzen Kennzeichnung hervorgehen: der Seehandel längs der atlantischen Küste stellte in der Hauptsache einen in sich abgeschlossenen Kreislauf dar. Es fehlte allerdings nicht völlig an Handelsbeziehungen zur Mittelmeerwelt und durch deren Vermittlung zu noch entlegeneren Gebieten (Levante, Indien).

Auf den Landwegen über Frankreich und Westdeutschland gelangten mancherlei Güter des Mittelmeerhandels (Südfrüchte, Gewürze, Drogen, Seiden- und Baumwollstoffe) nach Norden und bildeten eine willkommene Ergänzung zu den Tauschwaren, die der atlantische Westen zur Bezahlung der Rohstoff- und Nahrungsmittelzufuhr des Ostens abzugeben hatte. Im wesentlichen aber läßt sich der Zustand des Seehandels auf der atlantischen Seite Europas, wie er sich während des Mittelalters entwickelt hat, dahin zusammenfassen: die Westhälfte, durch Vorzüge des Klimas, ältere geschichtliche Entwicklung und dichtere Bevölkerung begünstigt, brachte mannigfaltige Gewerbeerzeugnisse, vor allem solche der Tuchweberei, sowie Genußmittel, teils eigener Produktion (Wein, Salz, Südfrüchte aus Frankreich und Spanien), teils auch fremder (mittelmeerischer, levantischer, indischer) Herkunft zur Ausfuhr. Die Osthälfte lieferte im Austausch gewerbliche Rohstoffe, Holz, Nahrungsmittel, fast alles nicht oder wenig bearbeitete Massenwaren. Beide Gebiete standen also ähnlich zueinander, wie heute die industriellen Stammländer Mittel- nnd Westeuropas nnd ihre überseeischen Kolonien (dies Wort im weitesten Sinne genommen) in Amerika, Afrika usw. Die baltischen, nordosteuropäischen Länder waren die Kolonien Westeuropas im Mittelalter.

Wir wenden uns nun der Frage zu, wie es gekommen ist, daß den Deutschen die führende Rolle bei der Vermittlung dieses mittelalterlichen Kolonialhandels zufiel.

II.

Die Entstehung der deutschen Hanse.

Der deutsche Staat, der sich während des 9. Jahrhunderts aus der östlichen Hälfte des Karolingerreiches zu bilden begann, war überwiegend ein Binnenstaat. Nur an der Nordseeküste grenzte er an das Meer, und diese Seegrenze war verhältnismäßig kurz. Die deutschen Könige und Kaiser haben mit der See nie viel zu tun gehabt. Je mehr sich der Schwerpunkt der Reichsgewalt nach Süddeutschland verschob — unter den Saliern, endgültig unter den Staufern —, desto mehr suchten sie ihre Aufgaben im Süden, jenseits der Alpen, wo sie mit dem Papsttum um den Anspruch rangen, das Haupt einer europäischen Universalmonarchie zu sein. Seitdem die germanischen Stämme das Gebiet zwischen Elbe und Weichsel während der Völkerwanderung aufgegeben und es den langsam nachrückenden Slawen überlassen hatten, erreichte das deutsche Volkstum an keiner Stelle mehr die Ostsee. Jahrhundertelang bildeten die Elbe und der Bayrische Wald seine Ostgrenze. Die Herzader dieses älteren deutschen Reiches war der Rhein; den Rhein hinauf und hinab ging der größte Teil des Verkehrs, der Deutschland mit den Nachbarländern in Verbindung setzte. Auch was wir von deutschem Seehandel in dieser Zeit kennen, ist eigentlich nur eine Fortsetzung des Rheinhandels.

Lange Zeit waren es namentlich die Friesen im Mündungsgebiet des Rheins, die diesen Seeverkehr — nach England hinüber, weniger nach Dänemark (Schleswig) und Südnorwegen — vermittelten. Die friesischen Wanderkaufleute saßen zum Teil schon in stadtartigen Ansiedlungen, deren wichtigste Wijk bij Duurstede an der Gabelung des Lek und Krummen Rheins war, vielfach aber auch auf dem platten Lande. Während der Normannennot des 9. Jahrhunderts scheinen sie sich in größerer Zahl in den alten Römerstädten rheinaufwärts ansässig gemacht zu haben. Aber erst

im 11. Jahrhundert beginnen sich die Städte als besondere Verwaltungseinheiten aus der Masse der Landgemeinden herauszuheben. Handel und Gewerbe sind von Anfang an das Lebenselement der Städte. Der Bevölkerungsüberschuß des platten Landes ist der unerschöpfliche Kraftbehälter, aus dem sich die Bürgerschaft immer wieder ergänzte. So sehen wir unter den Saliern und Staufern die Städte am Niederrhein, an der Maas, der Schelde und in Westfalen das Erbe der Friesen antreten. Kaufleute aus Tiel, Utrecht, Deventer, Antwerpen, Lüttich, ja sogar Bremen, werden frühzeitig im Verkehr mit England genannt. Sie alle aber überflügelte bei weitem Köln. Im 12. Jahrhundert erhob sich diese Stadt zum größten Seehandelsplatz und Ausfuhrhafen Deutschlands und brachte namentlich den so wichtigen Rheinweinhandel nach England in die Hände ihrer Bürger. 1157 finden wir die Kölner im Besitz eines eigenen Kaufhofes, der Gildehalle, in London. Dies beweist, daß sie in der Hauptstadt des Inselkönigreichs als Körperschaft auftraten. Was das bedeutet, müssen wir versuchen, uns vollständig klar zu machen. Denn hier liegt die Wurzel der Deutschen Hanse.

Der Kaufmann, der in alter Zeit den Bereich seiner Heimat verließ, ging Gefahren entgegen, von denen wir uns heute schwer einen Begriff machen. Den Bewohnern der Fremde gegenüber war er an und für sich rechtlos, wenn es ihm nicht gelang, sich irgendwelchen Rechtsschutz zu sichern. Ihm solchen zu geben, war in erster Linie der Herrscher des fremden Landes befugt, und ebenso natürlich lag es dem Kaufmann nahe, sich der Vermittelung des eigenen Fürsten oder Herren zu bedienen, um jene Sicherung zu erlangen. Wir haben viele Beispiele für solche Fürsprache; daß das Erwünschte in der Mehrzahl der Fälle ohne Schwierigkeit bewilligt wurde, liegt in der Natur der Sache, denn ein blühender Handel ihrer Untertanen mit den Fremden mußte jeder Obrigkeit willkommen sein, zumal sie durch Zölle und dergleichen auch unmittelbaren Vorteil daraus zog. In der Regel geschah die Gewährung des Rechtsschutzes in Form einer schriftlichen Urkunde, des Privilegs. Das Privileg sicherte also den Inhabern vor allem das Recht freien und ungefährdeten Handels sowie gehöriger Rechtsprechung bei Streitigkeiten oder Schädigungen zu. Es konnte in den verschiedensten Richtungen er-

weitert werden, indem die Abgabenzahlung geregelt, Zölle ganz oder teilweise erlassen, Gebäude zur Lagerung der Waren eingeräumt wurden und dergleichen mehr. Bei der Unsicherheit der Land- und Seewege sah es der Kaufmann fast immer gern, wenn er in Gemeinschaft mit anderen Genossen auf die Reise gehen konnte, und zwar bewaffnet. Noch war es ja allgemein Sitte, daß er in eigener Person seine Ware begleitete, selbst „über See und Sand“ zog. Erst spätere Zeiten haben die Vertretung im Handel und die bloße Versendung der Ware zur Regel gemacht. Auch andere Gründe empfahlen die gemeinschaftliche Reise. Es galt nicht nur die Gefahr räuberischer Überfälle abzuwehren. Bei Schiffbrüchen oder Wagenschäden auf der Landstraße war die Hilfe von Genossen wertvoll. Schließlich trieb schon das einfachste Geselligkeitsbedürfnis den einzelnen dazu, sich in der Fremde an Landsleute und Vertraute aus der Heimat anzuschließen. Wir brauchen nur daran zu denken, welche Rolle noch heute der „Verein“ für den Deutschen im Auslande spielt. Eine Genossenschaft war ferner in der Lage, manche Bedürfnisse auf der Reise zu befriedigen, die der einzelne sich versagen mußte. Beispielsweise konnte sie einen Priester mitnehmen, um unterwegs in frembem (oft heidnischem) Lande Gottesdienst nach heimischer Weise zu begehen, oder um Kranke und Sterbende zu trösten.

Die bewaffnete, reisende Kaufmannsschar war also im 12. und 13. Jahrhundert ein alltäglicher Anblick. Sie konnte sich frei bilden und wieder auflösen, wie es der Zufall mit sich brachte; sie konnte sich aber auch zu einer dauernden Organisation zusammenschließen, die zunächst die reisenden Kaufleute einer bestimmten Stadt umfaßte. Eine organisierte Genossenschaft mit gewählten Vorstehern (Älterleuten) war am besten imstande, sich Anerkennung und Rechtsschutz durch Privilegien zu verschaffen, überhaupt die Angelegenheiten des Handels den Fremden gegenüber zu vertreten. Seit Beginn des 12. Jahrhunderts finden wir solche Körperschaften der im auswärtigen Handel tätigen Kaufleute mit dem altgermanischen Namen „Hansa“ bezeichnet. Die Grundbedeutung des Wortes, das schon im Gotischen begegnet (gotisch hansa, angelsächsisch hóse, althochdeutsch hansa) ist Gemeinschaft, Personengemeinschaft, Volksmenge, Schar, namentlich bewaffnete Schar (cohors). Im 12. Jahrhundert erscheint die

Bedeutung verengert auf den Begriff „Schar in der Fremde", „Schar von Fremdlingen, namentlich von fremden Kaufleuten". Das Recht, eine Körperschaft dieser Art zu bilden, als Körperschaft außerhalb der Heimatstadt aufzutreten, „Hanse zu halten", wurde in Nordwestdeutschland, im Herzogtum Sachsen, ebenso auch in den Königreichen England und Schottland, vom Landesherrn erteilt. In England hat sich der Begriff besonders scharf und gleichmäßig ausgeprägt: hier ist die Kaufmannschaft jeder Stadt in der Gilde vereinigt, mit dem Gildehause, das zugleich häufig Rathaus der Stadt ist, als Vereinsstätte. Die Hanse ist ein Zubehör der Gilde; sie umschließt alle diejenigen Kaufleute, die dem Handel außerhalb der Stadt, im ganzen Königreich obliegen; ihr Wirkungsbereich ist in der Fremde, und besonders sinnfällig mußte sie als Genossenschaft an demjenigen Marktorte in Erscheinung treten, der das gewöhnliche Ziel ihrer Handelsreisen bildete. Es lag in der Natur der Dinge, daß eine solche Körperschaft, eine solche Hanse, danach strebte, möglichst alle Kaufleute ihrer Heimat zu umfassen, die nach auswärts, wenigstens alle, die nach einer bestimmten Gegend Handel trieben[1]. Nur wenn sie als geschlossener, alleinberechtigter Kreis auftrat, konnte eine Hanse ihren vollen Nutzen für die Mitglieder entfalten, den Wettbewerb regeln, im fremden Lande Bedingungen stellen usw. Äußerlich wurde die Zugehörigkeit zu dem geschlossenen Kreis dadurch bekundet, daß man eine Gebühr, einen Vereinsbeitrag zahlte, der zum Besten der Gesamtheit Verwendung fand und häufig ebenfalls, im übertragenen Sinne, als „Hansa" bezeichnet wird.

Diese Ordnung wurde nun auch auf die fremden Kaufleute angewandt, die nach England kamen. Die Kölner erhielten das Recht zum Handel im Königreich und das Recht zur Bildung einer Körperschaft, die folgerichtig „Hanse" genannt wurde, da sie ja nicht in London einheimisch, sondern nur vorübergehend anwesend waren. Der Besitz eines eigenen Versammlungshauses ließ die Hanse der Kölner jedoch einer englischen Kaufgilde sehr ähnlich erscheinen, und die Verwechslung lag um so näher, als sie

[1] Daher finden sich häufig mehrere Hansen als Abzweigungen der Kaufgilde, nämlich eine für jede Hauptrichtung ihres Handels, z. B. nach England, nach der Normandie usw. (so in York).

in London auch gewisse bürgerliche Pflichten, namentlich die Bewachung eines Stadttores, übernahmen. So kam es, daß man ihren Hof als Gildehalle zu bezeichnen pflegte, nicht, wie es richtiger gewesen wäre, als Hansehaus. Die Gildehalle der Kölner in London war das sichtbare Unterpfand ihrer Handelsrechte in ganz England. Jeder Kölner, der in England Handel treiben wollte, mußte sich als Mitglied in der Londoner Gildehalle einschreiben lassen. Es ist wahrscheinlich, daß auch schon die Bürger anderer deutscher Städte, namentlich Westfalen, aufgenommen wurden. Achtzehn Jahre nach jener ersten uns überlieferten Privilegierung der Kölner wurde ihnen ausdrücklich das Recht unbehinderten Handels im ganzen Königreich England zugesprochen (1175), und wieder zwanzig Jahre später (1194) erließ ihnen Richard Löwenherz sogar jede Abgabe von der Gildehalle und gewährte ihnen freie Fahrt zu allen englischen Märkten.

Daß Köln sich so frühzeitig eine führende Stellung im englischen Handel sicherte, ist von Bedeutung geblieben bis zum Ausgang des Mittelalters. Man darf vermuten, daß die Kölner außer dem Wein Tuche, namentlich solche eigener Erzeugung, nach England brachten und dafür englische Wolle ausführten. Ihre nautische Tüchtigkeit bewiesen die Bürger der westdeutschen und niederländischen Städte durch die Teilnahme an den Seekreuzzügen (etwa 1100—1218). Viele deutsche Schiffe segelten auf diesen Fahrten nach Portugal und ins Mittelmeer.

Zugleich aber bietet sich im Osten ein erstaunliches Schauspiel. Die Deutschen bauten und füllten nicht nur ihre Städte auf alteinheimischem Boden, sie entsandten nicht nur viele Tausende auf die Kreuzzüge, sie kämpften nicht nur um die Vorherrschaft in Italien. Neben alledem fanden sie die Kraft zur gewaltigsten Leistung, die sie bis zum 19. Jahrhundert vollbracht haben: der Besiedlung des Ostens. Wir sehen, wessen eine stark anwachsende, auf unzulänglichem Raum zusammengedrängte Bevölkerung fähig ist. Innerhalb eines Jahrhunderts, etwa von 1150—1250, wurden fast die ganze Südküste der Ostsee und weite Gebiete des Binnenlandes von deutschen Siedlern besetzt. Es war in der Hauptsache eine friedliche Eroberung, nur an einigen Stellen, in Holstein, Mecklenburg und Preußen hat das Schwert die Entscheidung bringen müssen. Alle Stände des Volkes haben an

dieser Erweiterung des deutschen Bodens auf das Doppelte gleichen Anteil gehabt: Fürstentum und Adel, Bauernschaft und Bürgertum. Die Kirche ging anfeuernd voran, nicht nur bei der Bekehrung, sondern auch bei der Besiedlung und Urbarmachung. Die Klöster der Prämonstratenser und Cistercienser waren in vielen Gegenden die Vorposten des Deutschtums. Nur — die Spitze der Nation, das deutsche Königtum, suchen wir vergebens unter den Mitarbeitern am Kolonisationswerk. Das Haus der Staufer hat damals in Italien den Gipfel der Kaisermacht erreicht. Wohl dürfen wir annehmen, daß der Glanz der Kaiserkrone, das stolze Bewußtsein, dem führenden Volke der Christenheit anzugehören, den Kolonisatoren das Gefühl der Überlegenheit gestärkt hat. Aber es ist doch eine Tatsache von entscheidender Bedeutung, daß sich die deutsche Königsgewalt unmittelbar um das große Werk nicht bekümmert, daß sie die Führung dem Landesfürstentum überlassen hat. Die mächtigen Gestalten Heinrichs des Löwen und seiner Helfer, Albrechts des Bären, Adolfs von Schauenburg und anderer, stehen am Eingang dieses Hauptstücks deutscher Geschichte. 1143 erbaute Adolf von Schauenburg an günstiger Stelle, auf der Halbinsel zwischen Trave und Wakenitz, die Stadt Lübeck, den ersten reindeutschen Seehafen an der Ostsee. Westfalen bildeten den Grundstock ihrer Bevölkerung, westfälisches, Soester, Recht das Vorbild ihres Stadtrechts. Vierzehn Jahre später ging die Stadt in den Besitz Heinrichs des Löwen über. In ihm fand sie den wahren Begründer und Förderer ihrer Größe.

Man darf nicht glauben, daß den deutschen Kaufleuten bis dahin die Ostsee ganz fremd gewesen sei. Schon lange hatten westdeutsche und friesische Wanderhändler über Schleswig die baltischen Gestade aufgesucht, sich dann allerdings zur Weiterfahrt skandinavischer Schiffe bedienen müssen. Überhaupt hat an vielen Orten die Schiffahrt der Nordländer dem deutschen Handel die Bahn bereitet. Die Normannen, jene abenteuerlichen kühnen Wikinger- und Auswandererscharen aus den skandinavischen Ländern, die vom 8. bis 11. Jahrhundert ihre Kreise um ganz Europa gezogen, sind die ersten gewesen, die den atlantischen Rand des Erdteils in seiner vollen Ausdehnung, vom Nordkap und vom Finnischen Meerbusen bis Gibraltar besegelt haben. In

der Ostsee segelten bereits im 11. Jahrhundert skandinavische Schiffer und Wanderkaufleute nach allen Richtungen. Den Mittelpunkt dieses Verkehrsnetzes bildete die Insel Gotland. Zahllose Münzfunde vorgeschichtlicher, römischer, arabischer, deutscher, englischer Herkunft, die man dem Boden der Insel entnommen hat, beweisen, daß diese Stellung der Insel uralt ist. Von Gotland verzweigte sich der Verkehr einerseits nach der westlichen Ostsee, anderseits nach Schweden und Finnland, nach der Newa (Nowgorod) und der Düna. Skandinavische Wanderhändler — das Wort „Waräger" bedeutet seit dieser Zeit im Russischen einen reisenden Kaufmann — sind damals, den russischen Strömen folgend, mit der arabischen und byzantinischen Kulturwelt in Verbindung getreten. Das erste Ziel der deutschen Seefahrer von ihrem neuen Hafen Lübeck aus konnte kein anderes sein als die Insel Gotland.

Wer sich heute von Westen her dem felsigen Ufer Gotlands nähert, den überrascht ein Bild, das im skandinavischen Norden nicht seinesgleichen findet: eine mittelalterliche Stadt steigt vor ihm auf, mit hoher turmbewehrter Ringmauer, mit gewaltigen, heute allerdings nur noch als Ruinen dastehenden Kirchen. Das ist die Stadt Wisby, wie Lübeck eine deutsche Kolonialstadt. Ihre Gründung bezeichnet die zweite wichtige Stufe bei dem Vordringen des deutschen Bürgertums in der Ostsee. Es hat nicht den Anschein, als ob die Stätte Wisbys vor dem Auftreten der Deutschen als Seehafen eine besondere Rolle gespielt habe. Es handelt sich vielmehr, wir wiederholen es, um eine rein deutsche Gründung. Der Zusammenhang mit Lübecks Aufkommen läßt sich nicht verkennen. Das Anschwellen des deutschen Zustroms seit der Erbauung der Travestadt und das Bedürfnis eines Hafens für die deutsche Schiffahrt führte zur dauernden Festsetzung einer deutschen Kolonie. Gesondert von der gotländischen Landgemeinde und in einem gewissen Gegensatz zu ihr bildete sich die deutsche Stadtgemeinde, die gegen Ende des 12. Jahrhunderts — ein bestimmtes Jahr läßt sich nicht angeben — als politisches und rechtliches Eigenwesen fertig dasteht. Der Grundstock der Bürgerschaft setzte sich jedenfalls, wie in Lübeck, aus Westfalen zusammen[1].

Natürlich hatten nicht alle, die auf lübischen Schiffen das

[1] Der gotländische Teil der Bevölkerung wurde erst etwa ein Jahrhundert später in den Stadtverband aufgenommen.

„gotische Ufer" ansegelten, die Absicht, sich hier eine neue Heimat zu gründen. Nach wie vor strömten auch zahlreiche Kaufleute zu nur vorübergehendem Aufenthalt herbei.

Und diese schlossen sich, ähnlich wie in England, zu einer Körperschaft zusammen. Aber wir bemerken sofort einen bedeutenden Unterschied. Es waren nicht mehr, wie bei der Hanse der Kölner in England, die Kaufleute nur einer Stadt, die sich hier zusammentaten, sondern die mehrerer Städte. Das ist der entscheidende Schritt, der zur Entstehung der deutschen Hanse geführt hat. Als „universitas communium mercatorum". „Gesamtheit der gemeinen Kaufleute", „universi mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantium" – „gesamte Kaufleute des Römischen Reiches, die Gotland besuchen", oder kürzer als „Kaufleute vom Gotischen Ufer," „gemeine Kaufleute", „gemeiner Kaufmann" bezeichnete sich diese Gotländische Genossenschaft. Die Idee des „gemeinen Kaufmanns" trat ins Leben — wie es scheint, unabhängig von fremden Vorbildern und früher als irgendwo sonst in Europa —, die später den eigentlichen Inhalt, das Wesen der deutschen Hanse ausmacht. Mit Recht gilt daher die Gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute vorzugsweise als Vorgängerin der deutschen Hanse. Über ihre Einrichtung sind wir nicht näher unterrichtet; es scheint, daß sie in Untergenossenschaften, „Bänke", der wichtigeren Einzelstädte zerfiel. Unter ihren Mitgliedern herrschten zweifellos die Westfalen vor, die schon mehrmals genannten Bahnbrecher des deutschen Ostseehandels [1].

Nach drei Hauptrichtungen verzweigte sich der Deutschen Handel von Gotland aus, nach Nowgorod, nach der Düna und nach Schweden. Die Deutschen folgten den Spuren der (skandinavischen) Gotländer, wenn sie durch Newa, Ladogasee, Wolchow das alte Nowgorod (skand. Holmgard, deutsch Naugard) am Ilmensee aufsuchten, jenes eigentümliche aus einer Mischung finnischer, slawischer und warägisch-skandinavischer Volksbestandteile erwachsene Gemeinwesen, die einzige russische Stadt, die eine eigene politische Ge-

[1] Einen Vertrag, den die Genossenschaft im Sommer 1229 mit dem Fürsten von Smolensk schließt, unterzeichnen als ihre Vertreter je zwei Kaufleute aus Lübeck, Münster, Dortmund, Groningen, je einer aus Soest und Bremen; außerdem als Vertreter ihrer Stadtgemeinden drei Bürger „von den gotischen Ufern", d. h. von Wisby, und drei von Riga.

schichte hat, und lange Zeit die Beherrscherin Nordostrußlands. Hier strömte der Ertrag der Pelztierjagd aus diesen weiten Gebieten zusammen, und Nowgorod war daher der größte Pelzmarkt Europas. Wann die ersten deutschen Kaufleute nach Nowgorod gekommen sind, wissen wir nicht; nachweisbar sind sie in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Nach dem Vorbilde der Gotländer erwarben sie einen Kaufhof, ein weites umzäuntes und mit hölzernen Gebäuden besetztes Grundstück, und eine eigene Kirche, beide dem Apostel St. Peter geweiht. Die älteste erhaltene Skra (Schragen, Kontorordnung) des Nowgoroder Kontors stammt aus dem Jahre 1268. Sie ist von der Gotländischen Genossenschaft gesetzt; die überschüssigen Gelder vom St. Petershofe sollten nach Wisby gebracht und in der Marienkirche der Deutschen aufbewahrt werden in einer Truhe, zu der vier Älterleute einen Schlüssel hatten: der der Deutschen auf Gotland (d. h. von Wisby), der von Lübeck, Soest und Dortmund. Hieraus erhellt nicht nur der enge Zusammenhang zwischen der Nowgoroder Niederlassung und den Deutschen auf Gotland, sondern auch die Bedeutung des westfälischen Elements zeigt sich aufs neue.

Auch der Weg nach der Düna war schon Jahrhunderte früher von den Skandinaviern erschlossen worden. Über Polozk und Smolensk führte hier eine wichtige Handelsstraße zum Dnjepr und ins Innere Rußlands. Aber nicht nur der Handel zog die Deutschen zur Düna, auch die Mission bereitete ihnen die Wege. Von Gotland kamen die ersten deutschen Missionare zur Bekehrung Livlands. Ihnen folgten zahlreiche Ansiedler aus Niedersachsen, Westfalen und Friesland. In Lübeck schifften sie sich nach der Düna ein, und nicht lange, so entstand an dem Strom eine deutsche Kolonie. 1201 fand das Werk seine Krönung mit der Gründung der Stadt Riga durch Bischof Albert von Buxhövden. Die Errichtung des Schwertritterordens im nächsten Jahre gab der Bekehrung Livlands eine feste Organisation. Es war für den Handel der Deutschen von Wichtigkeit, daß sie hier als Ansässige, nicht bloß als geduldete Gäste, mit dem Innern Rußlands unmittelbar in Verbindung treten konnten.

In Schweden, mit dem schon Heinrich der Löwe Verbindungen angeknüpft hatte, als er seine Bewohner zum Besuch des neubegründeten Lübeck einlud, fanden die Deutschen eine ihnen

nach Lebens- und Stammesart verwandte Bevölkerung vor. Aber auch hier ist der mächtige Einfluß des deutschen Bürgertums unverkennbar. Nicht nur hat das schwedische Städtewesen einige seiner wichtigsten Einrichtungen aus Deutschland übernommen, die Deutschen bildeten auch bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts einen rechtlich den Schweden gleichgestellten und geschlossen gegenübertretenden Teil der Stadtgemeinden, besonders in Stockholm und Kalmar. Die Bürger dieser Städte, und wahrscheinlich nicht nur die Deutschen, sondern auch solche schwedischer Abkunft, konnten im Recht des deutschen Kaufmanns sein, haben teilgenommen an den Privilegien der deutschen Hanse im Ausland.

Während jene fernen Außenposten des Deutschtums besetzt wurden, hatte die Kolonisation an der Südküste der Ostsee ihren Fortgang genommen. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts war im allgemeinen die Linie vom Schweriner See bis Brandenburg und bis zur mittleren Elbe, um 1240 fast überall die Oderlinie erreicht. Die deutschen Stadtgründungen und Dorfsiedlungen jenseits der Oder gehören meist erst der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts an. Natürlich wurden nicht alle diese Landschaften gleichmäßig von Deutschen besetzt; in vielen Strichen, z. B. im südöstlichen Mecklenburg, an der Spree, in Hinterpommern hat sich noch lange, zum Teil bis zum heutigen Tage, die slawische Bevölkerung gehalten. Aber mit Recht ist neuerdings darauf hingewiesen worden, daß die Kolonialstädte ihr Deutschtum ohne die ausgiebige Besiedlung des platten Landes mit Deutschen nicht hätten erhalten können, daß sie über kurz oder lang wieder der Slawisierung verfallen wären[1]. Von besonderer Wichtigkeit für die Weiterentwicklung des deutschen Seehandels war die Gründung der Küstenstädte. 1218 erhielt Rostock, etwa 1229 Wismar, 1230 Stralsund, etwa 1243 Stettin, 1250 Greifswald Lübecker Stadtrecht. Mit Lübeck, Lüneburg und Hamburg zusammen machten diese später als „wendische Städte" eine besondere Gruppe, den Kern der Hanse aus. Schon gegen Ausgang des 12. Jahrhunderts (1189) war von Wirad von Boitzenburg am Ausfluß der Alster in die Elbe die Neustadt Hamburg angelegt worden, neben der Stätte einer karolingischen, später von Normannen und Slawen

[1] Hans Witte, Besiedlung des Ostens und Hanse (Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins X. 1914).

verwüsteten Burg. Hamburg gewann vermöge seiner Lage für Lübecks Handel eine ganz besondere Bedeutung; es war im Mittelalter sozusagen der Nordseehafen Lübecks, wie man umgekehrt heute Lübeck in gewissem Sinne als den Ostseehafen Hamburgs bezeichnen kann. Nicht alle diese Neugründungen waren Lübeck gleich willkommen. Zwar konnten sie schon des gemeinsamen Stadtrechts wegen als Tochterstädte Lübecks gelten. Eifersüchtig aber wachte die Travestadt darüber, daß ihr der Vorrang gewahrt blieb, den sie nach Alter und Umfang ihres Verkehrs beanspruchte. Die erste Anlage von Stralsund wurde von einer lübischen Flotte zerstört, weil sie dem Lübecker Handel einen allzu bedrohlichen Wettbewerb bereiten zu können schien. Erst später bequemte man sich an der Trave, auch Stralsund in den Kreis der nahe befreundeten Städte aufzunehmen. Um 1250 nahm Lübeck eine achtunggebietende Stellung ein. Von Rußland bis Flandern reichten schon die Handelsbeziehungen und der politische Einfluß der Stadt. Wir müssen uns des Lübeck jener Tage vor allem noch als einen Auswandererhafen vorstellen. Hier schifften sich alle die unzähligen Scharen von Ansiedlern, Pilgern, missionierenden Rittern und Geistlichen ein, die dem entfernteren Osten zuströmten. Denn neben der einen Wanderungswelle, die sich langsam über Land gegen die Oder wälzte, drang eine zweite gleichzeitig rascher und weiter über See vor. Das Ordensland Preußen war ihr Ziel. 1230 hatte hier der Deutsche Orden unter dem Hochmeister Hermann von Salza das kriegerische Bekehrungswerk begonnen, und bald erhob sich an der Weichsel und an der Küste eine deutsche Burg und Stadt neben der anderen. Die ersten Weichselstädte, Thorn und Kulm, erhielten Magdeburger, die Küstenstädte Lübecker Recht. Von der Freiheit der Lübecker Schiffahrt hing die Verbindung mit dem Mutterland, der Fortgang des Kolonisationswerkes vollständig ab [1]. Auch an der Verdeutschung Preußens hat also Lübeck bedeutenden Anteil. Es plante sogar (1242), im Samlande eine Stadtkolonie mit der Freiheit Rigas zu begründen; doch zerschlug sich der Plan, und erst 1255 ist dort Königsberg, jedoch ohne Mitwirkung Lübecks,

[1] Als die Dänen 1234 die Trave blockierten, erhob der Papst in mehreren Schreiben Einspruch, weil die Mission und der Pilgerverkehr gehemmt wurden.

entstanden. Dagegen sicherten sich die Lübecker an der Weichselmündung, in der „Altstadt" Danzig, damals noch unter pommerellischer Herrschaft, Vorrechte für ihren Verkehr.

In den zwei Menschenaltern, die seit der Gründung Wisbys vergangen waren, hatte sich der Schwerpunkt des deutschen Handels völlig verschoben. Der Ostseehandel übertraf jetzt an Wichtigkeit alle älteren Handelszweige, sogar die Englandfahrt. Überall in den niederdeutschen Städten wendet die Kaufmannschaft den baltischen Verhältnissen die größte Aufmerksamkeit zu. Das geht besonders aus der Rolle hervor, die die Gotländische Genossenschaft spielte. Sie konnte es wagen, von sich aus Beschlüsse zu fassen, die für die Gesamtheit der Heimatstädte ohne weiteres verbindlich sein sollten. Ein überraschendes Bild: eine kaufmännische Körperschaft mit dem Sitz in einer jungen Kolonialstadt auf fremdem Boden, fern von der Heimat, erhebt den Anspruch, als maßgebende Leiterin des deutschen Außenhandels aufzutreten. Das war natürlich nur möglich, weil ihre Mitglieder eben auch in den Ratskollegien ihrer Heimatstädte ein gewichtiges Wort mitzusprechen hatten. Bürger aus fast allen größeren niederdeutschen Städten von Köln und Utrecht bis Riga und Reval sehen wir in dieser Körperschaft vertreten. Das Band, das die Bewohner so entlegener Landschaften zusammenschloß, war der Besitz gemeinsamer, körperschaftlicher Rechte an den Zielpunkten ihrer Handelsfahrten, in Nowgorod, Livland, Smolensk usw. Und es ist auch nicht weiter verwunderlich, daß dieser gemeinsame Besitz eine augenfällige, einigende Rückwirkung auf die Heimatstädte selbst übte; denn, wie eben bemerkt, die Nutznießer der Privilegien, die Kaufleute, waren zugleich die maßgebenden Persönlichkeiten bei den Stadtobrigkeiten daheim. Die steigende Bedeutung des Ostseegebietes prägte sich übrigens auch innerhalb der Gotländischen Genossenschaft aus. Das Bürgertum der baltischen „osterschen" Kolonialstädte trat unter Lübecks Führung der westdeutschen Kaufmannschaft als Flügel von gleichem Umfang und Gewicht zur Seite.

Gotland mit seinem nordöstlichen Einflußgebiet war nicht die einzige Stelle in der Ostsee, wo die Handelsinteressen vieler deutscher Städte wie in einem Brennpunkt zusammenliefen. Am anderen Ende des baltischen Meeres, da, wo die Halbinsel von Skanör und Falsterbo, hammerförmig aus der Küste

Schonens vorspringend, die südliche Grenzmarke des Sundes bildet, gab spätestens seit dem Ende des 12. Jahrhunderts der Heringsfang zu einem regen Handelsbetrieb Anlaß. Als erste deutsche Gäste sind, um 1200, die Lübecker nachweisbar. Ihnen gesellten sich bald die Bürger der benachbarten baltischen Küstenstädte zu. Der Hering wurde von dänischen Fischern gefangen, in den „Lägern" am Strande an die deutschen Händler verkauft und auf den weiter landeinwärts gelegenen „Fitten" ausgesucht, verpackt und zum Versand fertig gemacht. Jede Stadt, die am Schonenverkehr bedeutenderen Anteil hatte, erwarb früher oder später eine solche Fitte. Der Kreis der Schonenfahrer erstreckte sich vielleicht nicht ganz so weit wie der der Gotland- und Nowgorodfahrer, doch ebenfalls über den Osten und Westen Deutschlands. Neben den wendischen Städten finden wir besonders die niederländischen Küstenplätze an der Südersee (Zuidersee), die „süderseeischen" Städte Kampen, Deventer, Stavoren, Zwolle, Elborg, Harderwijk, Zutfen und andere stark vertreten. Sie sind unter den „Umlandfahrern" zu verstehen, denen König Abel von Dänemark 1251 einen Freibrief erteilte. „Umlandfahrer" hießen nämlich im Gegensatz zu den Kaufleuten, die von Westdeutschland „binnen landes" nach der Ostsee reisten, diejenigen, die den Seeweg um Kap Skagen einschlugen. Man handelte übrigens auf Schonen nicht nur in Heringen. Es lag nahe, die Schiffe auf der Hinfahrt nicht in Ballast gehen zu lassen oder ihnen nur Salz und leere Tonnen für das Einmachen der Heringe mitzugeben, sondern sie mit allerhand Waren aus Ost oder West zu befrachten. Dies um so mehr, als der Handel der älteren Zeit noch nicht die großen durchgehenden Reisen liebte, sondern es vorzog, die Ware öfter umzusetzen, sie durch eine Kette von Stapelplätzen ihr Endziel erreichen zu lassen; denn je kürzer die Reise, um so geringer war für den jeweiligen Besitzer die Verlustgefahr. Diesem Warenhandel im engeren Sinne dienten während der Heringsfangzeit im Herbst die berühmten, Anfang des 13. Jahrhunderts zuerst urkundlich bezeugten „Schonenschen Messen" (nundinae Scanienses). Die Reede von Skanör zählte im 13. und 14. Jahrhundert zu den belebtesten Europas; Hunderte von Schiffen mögen während der Meßzeit auf ihr vor Anker gelegen haben.

Manches von Westen kommende Schiff setzte dann seine Reise weiter in die Ostsee fort, z. B. wenn es nicht genügend Heringsladung fand, oder wenn ihm zufällig eine günstige Fracht nach einem baltischen Hafen angeboten wurde. Die Umlandfahrt oder Schonenfahrt war der erste Schritt zur Entwicklung einer direkten Schiffahrt zwischen Ostsee und Westsee. Schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts segelten süderseeische, Hamburger und andere Schiffe oft in die inneren Teile der Ostsee, bis Stralsund, Wisby oder Stockholm.

Der Einwirkung unveränderlicher geographischer Verhältnisse ist es zuzuschreiben, daß gewisse Grundfragen in der Geschichte der Hanse stets wiederkehren und immer von neuem Anlaß zu Verwicklungen geben. Wir rühren hier an die erste dieser Fragen. Es ist das Problem des Übergangs zwischen Ostsee und Westsee, der durch das weite, schrankenartige Vorspringen der Jütischen Halbinsel erschwert wird. In älteren Zeiten vollzog sich der Warenübergang ausschließlich über Land, an der Wurzel der Halbinsel, anfänglich auf der Linie Eidermündung—Schleswig, später auf der Landstraße Hamburg—Lübeck. Ein gut Teil der Bedeutung Lübecks beruhte gerade darauf, daß es dank seiner Lage diese Warendurchfuhr beherrschte. Naturgemäß mußte Lübeck daran gelegen sein, sich eine Aufsicht über den Güteraustausch zwischen Ost und West zu wahren und ihn möglichst über seinen Hafen zu lenken. Das Aufkommen einer direkten Ost-Westseeschiffahrt durch Sund und Belt schwächte Lübecks Stellung. Die Travestadt konnte zwar den Verkehr auf dieser neuen Linie nicht hindern; aber es war ihr nicht zu verdenken, daß sie danach strebte, wenigstens die Ausfuhr von Gütern russisch-gotländischer Herkunft, die den eigentlichen Kern des aufblühenden deutschen Ostseehandels bildete, in der Hand zu behalten. Denn bald drängten sich auch unerwünschte Gäste in die Ost-Westseeschiffahrt. Als 1272 in Friesland nach vier aufeinanderfolgenden Mißernten eine große Hungersnot herrschte, segelten zahlreiche friesische Schiffe in die Ostsee, besonders wohl nach Stralsund und Pommern, um Getreide zn laden, und setzten diesen Verkehr auch in den folgenden Jahren fort. Da es ihnen an Bargeld fehlte[1], aber auch nach

[1] Eine Folge der kostspieligen Ausrüstung für den Kreuzzug von 1269/70 und eines Handelsverbots im Bistum Münster.

friesischen Landesprodukten (Erzeugnissen der Viehwirtschaft) hier im Osten keine Nachfrage herrschte, übernahmen sie zum Teil Frachten für flandrische Rechnung. Die Getreideausfuhr der Friesen durch den Sund war für Lübeck und die befreundeten Städte gleichgültig, aber Bedenken mußte erregen, als die Friesen, wie es scheint, Versuche machten, auch an den Verfrachtungen von Gotland aus nach Westen teilzunehmen. Diese bäuerlichen Friesen aus den Gegenden westlich und nordöstlich der Südersee von Alkmaar bis zur Ems waren nicht im Rechte des Kaufmanns; sie hatten keinen Anteil an den Privilegien in Rußland, Flandern, England usw., ebensowenig wie die skandinavischen Gotländer und die Flandrer, die wir als Auftraggeber der Friesen vermuten dürfen. Lübeck und die süderseeischen Städte waren in der Abwehr solcher Versuche einig. Kampen und Zwolle, die führenden Plätze an der Südersee, dankten Lübeck damals (um 1280) in einem Schreiben — wohl bestellter Arbeit — für seine Bemühungen „zum Wohle aller Kaufleute des Römischen Reichs", die Fortsetzung der gegen die „alten Rechte" verstoßenden Fahrt der Friesen und Flandrer in die Ostsee nach Gotland, wie umgekehrt der Fahrt der (skandinavischen) Gotländer in die Westsee zu hindern.

Als „Haupt unser aller" (capud et principium omnium nostrum) wird Lübeck in diesem Schreiben gerühmt. Und diese Stellung fiel der Travestadt in der Tat mehr und mehr zu. Sie verdankte ihren Vorrang, wie schon früher angedeutet, einmal ihrem höheren Alter, ihrer geschichtlichen Rolle als dem ersten deutschen Hafen am baltischen Meere, sodann ihrer geographischen Lage. Denn sie war dank dieser Lage sowohl ein bedeutender Durchfuhrplatz des Ostwesthandels wie der wichtigste Ausgangshafen Deutschlands nach dem weiten Kolonisations- und Handelsgebiet des Ostens. Außerdem hatte die Stadt in der Zwischenzeit große Fortschritte auf dem Wege zur politischen Unabhängigkeit gemacht. Nach dem Sturze Heinrichs des Löwen ging sie in den Besitz des Kaisers über und erhielt (1188) das Hoheitsrecht über die Trave und ihre beiden Ufer, freilich mit Ausnahme der gräflich-holsteinischen Burg zu Travemünde. 1226 verlieh ihr ein epochemachendes Privileg Kaiser Friedrichs II. die Reichsfreiheit und eine Reihe weiterer, zum Teil auch für Schiffahrt und Handel wichtiger Rechte.

Diesem Wendepunkt in Lübecks Entwicklung gingen aber schwere Jahre voraus. Wir stoßen hier auf die zweite jener Grundfragen, die sich wie rote Fäden durch die Geschichte der Hanse ziehen. Gleichsam vor den Toren Lübecks und Hamburgs, überhaupt der wendischen Städte, lag das mächtigste der skandinavischen Reiche, das Königreich Dänemark. Es beherrschte die Zufahrtstraßen zur Ostsee, und wenn es ihm gelang, seine Herrschaft von der Schleswiger Grenze südwärts über Holstein auszudehnen, auch den Landübergang zwischen Ost- und West. Daß daraus eine dauernde Spannung zwischen Dänemark und Lübeck, als Führerin der am Ostseehandel beteiligten Städte, hervorgehen mußte, liegt auf der Hand. Das Verhältnis zu Dänemark hat daher immer eine maßgebende Rolle für die Hanse gespielt, wie bei ihrer Entstehung, so auch später bei ihrem Untergang. — Von Anfang an war neben der deutschen Ausdehnungs- und Siedlungsbewegung in der Ostsee eine gleichlaufende dänische einhergegangen. Schon im 12. Jahrhundert hatte der Dänenprinz Knut der Laward in Wagrien eine Dänenherrschaft aufgerichtet, hatten König Waldemar der Große und sein streitbarer Bischof Absalon, der Begründer Kopenhagens, die Wenden auf Rügen und an der Odermündung bekämpft. Waldemars gleichnamiger Sohn, „der Sieger“, griff diese Bestrebungen wieder auf. Nachdem er Holstein unterworfen, richtete er sein Augenmerk auf das „berühmte Lübeck“, denn, wie der lübische Chronist sagt, „er wußte wohl, daß sein Name weithin getragen werden würde, wenn er über eine solche Stadt herrsche.“ Zu Wasser und zu Lande völlig eingeschlossen, mußte sich ihm Lübeck ergeben. Schon hatte Waldemar alles Land bis zur Oder unterworfen und im fernen Estland (Reval) Fuß gefaßt; von hier bedrohte er die junge deutsche Kolonie an der Düna. Noch einmal schien alles in Frage gestellt, was die Deutschen seit einem Jahrhundert in der Ostsee erkämpft hatten. Da machte die Gefangennahme des Königs durch Graf Heinrich von Schwerin und bald darauf, am 22. Juli 1227, seine Niederlage gegen Holsten, Lübecker und Hamburger am Bornhöved in Holstein der dänischen Fremdherrschaft und aller Gefahr für das baltische Deutschtum ein Ende

* * *

Das Bild, das wir bisher vom deutschen Handel während des Jahrhunderts der baltischen Kolonisation gewonnen haben, zeigt uns jedoch nur die eine Seite. Der Ausfuhr russischer, überhaupt baltischer Güter entsprach eine Einfuhr von Erzeugnissen des Westens. Die westdeutschen Kaufleute, die bis in die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts den baltischen Handel vorwiegend in Händen hatten, unterhielten gleichzeitig Beziehungen zu Flandern, England und anderen Ländern des Westens, fanden dort hauptsächlich Absatz für die in Nowgorod, Smolensk, Riga, Wisby oder auf den Schonenschen Messen erhandelten Waren, kauften in Brügge, Gent oder London ihre Gegensendungen ein. So konnte eine Rückwirkung des Ostseehandels und der durch ihn hervorgerufenen handelspolitischen Bildungen auf den Westen nicht ausbleiben.

Unter den Ländern an Nordsee und Kanal ragte die Grafschaft Flandern frühzeitig durch ihre gewerbliche Tätigkeit und ihren Handel hervor. Wichtige Handelsstraßen aus dem Innern des Festlandes, namentlich die von der Champagne und die vom Niederrhein, erreichten hier ihren Endpunkt oder den Übergang nach England. Der flandrischen Tuchindustrie, die in engem Zusammenhang mit dem englischen Wollhandel emporkam, taten wir bereits früher Erwähnung. Bald nach 1200 tritt Brügge an die Spitze der flandrischen Städte. Es betrieb nicht nur wie auch andere flandrische Städte einen beachtenswerten Wagehandel (Aktivhandel) mit den Landeserzeugnissen nach England, Frankreich und Deutschland, sondern sah auch in zunehmendem Grade fremde Gäste, Italiener, Deutsche, Franzosen, Spanier bei sich einkehren. Im Swin, dem meerbusenartigen Hafen von Brügge, ankerten jetzt neben den Wollschiffen von England auch süderseeische und baltische Umlandfahrer, Hamburger und Bremer Bierschiffe, westfranzösische Weinfahrer von La Rochelle und Bordeaux, hochbordige Fahrzeuge der Basken und Spanier. Es fehlten nur noch die venezianischen Galeeren und genuesischen Karacken, die sich bald nach 1300 einstellen sollten, um das Bild des Welthafens zu vervollständigen.

Von den Deutschen sind erklärlicherweise die Kölner und die Westfalen am frühesten (spätestens um 1200) nachweisbar. Die Kölner betrieben aber ihren Wein- und Tuchhandel meist über

Land, quer durch Brabant und Flandern. Unter den Westdeutschen, die sich mit baltischer Ware auf dem Brügger Markt einstellten, hatte Dortmund die Führung. Bald erschienen neben ihnen auch die Osterlinge — das war später die übliche Bezeichnung für die Bürger der ostdeutschen Kolonialstädte im Westen — auf dem Plan. Lübeck und Hamburg ließen sich 1243 und 1244 für ihren Verkehr durch das Bistum Utrecht und die Grafschaft Holland Geleitbriefe mit Zolltarifen erteilen. Durch diese Landschaften führte nämlich eine vielbenutzte, oft vor dem Seeweg bevorzugte Binnenschiffahrtsstraße nach Flandern. Wenige Jahre später sehen wir die deutschen Städte eine denkwürdige handelspolitische Werbung in Flandern vorbringen.

Der Zusammenbruch der staufischen Kaisermacht stellte das deutsche Bürgertum vor ganz neue Aufgaben. Seit einem Jahrhundert war es so erstarkt, daß es bei der Katastrophe der deutschen Zentralregierung neben Fürstentum und Adel als gleichberechtigter dritter Stand treten konnte. Der Rheinische Städtebund von 1254 bedeutet einen bemerkenswerten, freilich mißglückten Versuch, unter Mitwirkung, ja Führung der Städte dem deutschen Reiche Ersatz für den fehlenden Mittelpunkt der Regierung zu schaffen. Ganz allgemein läßt sich die Beobachtung machen, daß die Städte damals der Kraft inne wurden, die in ihrer Gesamtheit lag. Sie begannen eine selbstbewußtere Haltung einzunehmen, und das kam in erster Linie ihrem Handel zugute. Der Nachfolger des letzten Staufers auf dem deutschen Königsthron, der junge Graf Wilhelm von Holland, zeigte sich den Städten freundlich. Anderseits lag er mit der Gräfin von Flandern in Zwistigkeiten über den Besitz von Westzeeland. Diesen Gegensatz machten sich die Städte offenbar zunutze, als sie im Frühjahr 1252 mit umfangreichen Forderungen an Flandern herantraten. Es war die Gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute, die hier als Gesamtvertretung die Angelegenheiten des deutschen Handels wahrnahm; aber bezeichnenderweise sind nicht die Westdeutschen, sondern die ostdeutschen Städte Lübeck und Hamburg die Wortführer der Verhandlungen. Die Forderungen, die ihre Gesandten, Ratsherr Hermann Hoyer von Lübeck und Magister Jordan von Hamburg vorbrachten, bezogen sich zunächst auf eine umfassende Verzeichnung und eine allgemeine Herabsetzung der Zölle in Flandern. Das wurde ihnen bewilligt,

wobei jedoch zu bemerken ist, daß die Zollermäßigung keinen Vorzug der Deutschen bedeutete, sondern allen Fremden zugute kam. In dem großen Privileg vom 13. April 1253 wurde ferner der Verkehr der deutschen Kaufleute in Flandern, vorzüglich ihre rechtliche Stellung, geregelt. Weitergehende Vorschläge der rheinisch-westfälischen Städte, besonders aber Lübecks, das nichts Geringeres im Sinne hatte, als die Gründung einer deutsch-lübischen Handelskolonie (Neu-Damme) in Flandern nach dem Muster Rigas oder der geplanten lübischen Tochterstadt im Samland, fanden keine Verwirklichung. Anderseits haben die Städte die verlangte Gegenleistung, Gleichberechtigung der Flandrer in Deutschland, weder anerkannt noch erfüllt. Sie konnten mit dem Erreichten zufrieden sein. Die Stellung der deutschen Kaufmannschaft in Brügge ist von da ab fest begründet. Ein Menschenalter später (1280) wurden diese Errungenschaften um das wichtige Recht des freien Handels der fremden Gäste untereinander vermehrt; auch hier scheint Lübeck das Hauptverdienst am Erfolge zu gebühren. Der eigene Wagehandel der Flandrer nach Deutschland war seitdem entschieden im Rückgange, der der Deutschen in Brügge im Fortschreiten. Um die Wende des Jahrhunderts hören wir schon von einer Lübecker und einer Hamburger Straße in Brügge. Die Schiffer und Kaufleute der beiden Städte, die in Flandern geschäftlich tätig waren, schlossen sich zu Fachvereinen, „Hansen“, zusammen und hielten ihre Sitzungen (Morgensprachen) in den kleinen Hafenvorstädten Brügges am Swin.

Nicht überall trat die deutsche Kaufmannschaft so geschlossen auf wie bei dem flandrischen Unternehmen. In England haben wagende Kaufleute aus den Ostseestädten anscheinend bereits früher Fuß gefaßt als in den Niederlanden. Sie fanden hier aber den Platz schon besetzt durch Leute mit älteren Ansprüchen. Die Westdeutschen, voran die Kölner, die in ihrer Hanse und Gildhalle zu London ja längst eine körperschaftliche Vertretung besaßen, betrachteten das Erscheinen der osterschen Wettbewerber mit scheelen Blicken. Bedeutete doch der Jahrhunderte alte englische Handel für Köln ungleich mehr als die ziemlich jungen flandrischen Beziehungen. Die Kölner konnten den Osterlingen die Aufnahme in ihre Hanse wohl nicht geradezu verweigern, aber sie scheinen ihnen durch erhöhte Eintrittsgelder oder andere Sonderabgaben

den Zugang möglichst erschwert zu haben. Gegen diesen Mißbrauch wendete sich, natürlich auf Veranlassung Lübecks, Kaiser Friedrich II. in jenem Privileg von 1226, in dem er der Stadt Reichsfreiheit erteilte. Der Eintritt in die Kölner Hanse war für die Lübecker und anderen Osterlinge notwendig, weil Köln damals noch die einzige deutsche Stadt war, die das Recht, Hanse zu halten, und damit volle Handelsberechtigung in England besaß. Die weiteren Bemühungen richteten sich daher auf Beseitigung dieses Alleinrechts. 1237 erhalten „alle Kaufleute von Gotland" Zoll- und Handelsfreiheit in England zugesichert; ob wir darunter Bürger von Wisby oder, was nicht ganz ausgeschlossen erscheint, die Gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu verstehen haben, bleibe dahingestellt. 1266 endlich setzten die Hamburger, wenige Wochen später (Anfang 1267) die Lübecker es durch, daß ihnen das Recht, eine eigne Hanse in London zu bilden, zugestanden wurde, „in derselben Weise, wie sie die Kölner haben und gehabt haben." Damit war das Vorrecht der Kölner gebrochen, die Osterlinge den Westdeutschen gleichgestellt; Lübeck hatte sich auch darin als Vorkämpferin der gesamten deutschen Kaufmannschaft bewährt, daß es sich ausdrücklich das Recht zusichern ließ, die Angehörigen anderer deutscher Städte in seine Hanse aufzunehmen. Köln scheint nun eingesehen zu haben, daß weiterer Widerstand zwecklos war. Es kam ein Ausgleich zustande, über dessen Einzelheiten wir freilich nicht unterrichtet sind. 1281 wird die bisherige Gildhalle der Kölner in London als Gildhalle der Deutschen bezeichnet, und im folgenden Jahre ist zum erstenmal von einer „Hanse Alemanniens", d. h. der Deutschen, die Rede. Die Einigung der deutschen Kaufmannschaft war damit auch hier eine vollendete Tatsache. Daß die nunmehrige Hanse der Deutschen, ebenso wie früher die Sonderhansen der Kölner, Lübecker, Hamburger, einen geschlossenen Kreis darstellte, liegt in der Art des Begriffs „Hansa", wie man ihn in England verstand (vgl. oben S. 16). Nur wer sich als Mitglied in die Hanse aufnehmen ließ, hatte teil an ihrem Recht, konnte in England unter dem Schutze ihrer Privilegien seinen Geschäften nachgehen. Dabei läßt sich freilich nicht verkennen, daß schon damals eine Anzahl Städte, deren Teilnahme am englischen Handel eine alte und anerkannte Tatsache war, für ihre Mit-

bürger das Recht in Anspruch nahmen, als solche, kraft ihrer Eigenschaft als Kölner, Dortmunder, Soester, Hamburger, Lübecker usw., zu der Hanse in London zugelassen zu werden[1].

Eine ähnliche, geschichtlich begründete Vorrangstellung, wie Köln in England, nahm Bremen in Norwegen ein; die Stadt hatte zu gewissen Zeiten als Metropole der nordischen Kirche für Norwegen eine große Bedeutung besessen. Daneben sind rheinisch-westfälische Kaufleute mit ihrer Weineinfuhr schon früh (im 12. Jahrhundert) nachweisbar. Mittelpunkt des norwegischen Handels war Bergen an der Westküste. Der Lofoten-Stockfisch, nach seinem Stapelplatz auch Bergerfisch genannt, wurde im 13. Jahrhundert in immer wachsenden Mengen ausgeführt und begann als Fastenspeise und billiges Nahrungsmittel weiter Kreise in West- und Mitteleuropa bald eine ähnliche Rolle zu spielen, wie der Schonenhering. Zweifellos hängt es mit der Bergerfisch-ausfuhr nach Flandern und England zusammen, daß wir die Kaufleute der Ostseestädte in Norwegen ungefähr gleichzeitig wie in jenen Ländern auftreten sehen. Auch hier hatte Lübeck wieder die Führung. 1278 wurden auf sein Betreiben die Handelsrechte der deutschen „Seestädte" — darunter sind insbesondere die Küstenstädte an der westlichen Ostsee zu verstehen — zum erstenmal urkundlich festgelegt und zugleich erweitert[2]. Auch die Schiffahrt der südersееischen Städte beteiligte sich damals schon eifrig an der Ausfuhr des Bergerfischs.

Werfen wir an dieser Stelle einen Rückblick auf die Fortschritte des deutschen Handels im Westen seit Beginn des 13. Jahrhunderts und vergegenwärtigen wir uns gleichzeitig, was im Osten geleistet worden war, so tritt uns die tatkräftige und weitgreifende Politik Lübecks erst in ihrer vollen Größe vor Augen.

[1] Daß auch nach der Einigung der Einfluß der Westdeutschen in der Londoner Hanse zunächst noch überwog, kann man daraus schließen, daß in der Urkunde von 1282 — es handelt sich um ein Übereinkommen mit der Stadt London betreffs Bewachung des Bischoftors — als Vertreter der Hanse Deutschlands (Alemanniens) Kaufleute aus Köln, Dortmund, Soest auftreten, denen als einziger Osterling ein Hamburger zur Seite steht.

[2] Zwei Jahre früher war den Deutschen schon, entgegen dem bisherigen norwegischen Fremdenrecht, das Recht zugestanden worden, Handelshöfe in Bergen für Jahresfrist zu mieten oder dauernd käuflich zu erwerben.

Überall, wo es galt, dem deutschen Handel ein größeres Maß von Einfluß und Rechtssicherheit zu schaffen, wirkte die Travestadt als Bahnbrecherin. Sie konnte dabei in erster Linie auf die benachbarten Ostseestädte (einschließlich Hamburgs) als Gefolgschaft rechnen. Unleugbar aber kam ihre Betätigung der Gesamtheit der deutschen Kaufmannschaft zugute. In den beiden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts steht Lübeck auf einem Höhepunkt seiner politischen Wirksamkeit. Mit dem Umfang seines Handelseinflusses nimmt die Weite des Blicks zu und erhebt die Stadt über den Bereich engherziger Unterdrückungsbestrebungen gegen jüngere Nebenbuhler. Mit dem früher befehdeten Stralsund kam eine Aussöhnung zustande. 1280 einte ein Bündnis zu gemeinsamer Beschirmung der Ostseeschiffahrt Lübeck mit Riga und Wisby. Drei Jahre später endlich fand die Bündnisbewegung einen gewissen Abschluß in dem großen Rostocker Landfriedensbündnis, dem außer den Herzögen von Sachsen und Pommern und verschiedenen Mecklenburger Herren die Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Demmin und Anklam angehörten. Schon im folgenden Jahre zeigte sich die Wirkungskraft dieser Städtevereinigung. Ostersche Kaufleute, darunter Stralsunder Englandfahrer, waren an der norwegischen Küste beraubt worden. Kriegerische Vergeltungsmaßregeln einer städtischen Flotte brachten Norwegen zum Einlenken. Der Friede von Tönsberg von 1294 gewährte den Städten Genugtuung und erweiterte ihre Rechte in Norwegen erheblich. Es war das erste Mal, daß sie in gemeinsamer kriegerischer Kraftentfaltung einen fremden Staat zu Zugeständnissen genötigt hatten. Bremen, auf seine älteren Rechte in Norwegen pochend und eifersüchtig auf das Vordringen der osterschen Wettbewerber, hielt sich abseits. Die Städte antworteten damit, daß sie Bremen aus dem Rechte des Kaufmanns ausschlossen.

Die Erweiterung des politischen Gesichtskreises brachte Lübeck davon ab, sich in kleinlicher Bevormundung der engeren Nachbarstädte zu gefallen. Keineswegs aber wollte die Stadt auf die führende Rolle verzichten, die der Gang der Geschichte und der Umfang ihres Handels ihr zugewiesen hatten. Im Gegenteil, man war an der Trave entschlossen, diese leitende Stellung zum Wohle des Ganzen kräftig zu behaupten, und man wußte sehr wohl, daß

man die Mehrheit der Städte hinter sich hatte, wenn es galt, unerwünschte Einflüsse bei der Regelung der deutschen Handelsverhältnisse zu bekämpfen. Wir erinnern uns jener Zustimmungserklärung der süderseeischen Städte, worin die Fernhaltung der Friesen und Flandrer von Gotland, wie der Gotländer von der Westsee gebilligt wurde (s. oben S. 27). Der letztere Punkt war mit gutem Bedacht erwähnt. Die Gotländer bäuerlich-schwedischer Herkunft, die zahlreich auch innerhalb der Mauern der deutschen Stadt Wisby saßen, aber an dem Recht der deutschen Gemeinde keinen Anteil hatten, strebten nämlich danach, sich in diese aufnehmen zu lassen. Sie zogen aus solcher Angliederung den größten Vorteil, da sie als Bürger Wisbys auch in den Mitgenuß der Privilegien des gemeinen deutschen Kaufmanns traten. Für die anderen Städte aber hatte diese Entwicklung etwas sehr Bedenkliches. Wisby wurde damit völkisch halb, politisch ganz eine schwedische Stadt. 1288 tritt die Stadtgemeinde zum ersten Male förmlich als eine zweigeteilte, deutsche und gotische, auf, unterwirft sich aber zugleich der Macht des schwedischen Königs, der ihre allzu große politische Selbständigkeit nicht dulden wollte. Wisby war der Sitz der Gotländischen Genossenschaft. Aber wir sahen schon, daß in dieser nicht eigentlich mehr die reisenden Kaufleute, sondern die Ratskollegien der Städte das Wort führten. Sollte man dem Rat einer schwedischen Stadt entscheidenden Einfluß einräumen? Sollte man es dulden, daß die Genossenschaft die Berufungsjustiz des Nowgoroder Hofes, die ihr von alters her zustand, in Wirklichkeit den Herren von Wisby überließ? Das konnte Lübeck nicht zulassen. War doch ohnehin Lübeck der Oberhof für das Gericht der meisten Ostseestädte. Unter fast allgemeiner Zustimmung der rheinischen, westfälischen, sächsischen, wendischen und preußischen Städte setzte es 1293 durch, daß vom Hofe zu Nowgorod hinfort nur nach Lübeck Berufung eingelegt werden solle. Sechs Jahre später, 1299, kamen die Gesandten der „Seestädte" (d. h. der wendischen) und der westfälischen Städte überein, es sei künftig kein Siegel der gemeinen Kaufleute mehr auf Gotland zu halten, denn es könne damit etwas besiegelt werden, was den übrigen Städten nicht gefalle; jede Stadt habe ja ihr eigenes Siegel, mit dem sie in Angelegenheiten ihrer Bürger nach Bedarf siegeln könne. Damit hatte die Gotländische Genossenschaft der

deutschen Kaufleute aufgehört zu bestehen; die Leitung der Angelegenheiten des gemeinen Kaufmanns war nun auch der Form nach in die Städte zurückverlegt. Und der größte Einfluß auf diese Leitung war dem gotländischen Wisby entzogen und der Stadt zuerkannt, die nach ihrer Lage, ihrer Macht und dem Umfang ihrer Beziehungen allein dafür in Frage kam: Lübeck.

Aber man konnte auf diesem Punkte nicht stehen bleiben.

Die gemeinsamen Handelsinteressen im Auslande, namentlich im Ostseehandel, hatten die niederdeutschen Städte und Bürgerschaften aus ihrer Zersplitterung, in der jede nur ihren Sondervorteil im Auge hatte, herausgehoben und sie zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen. Gemeinsam hatten sie in der Fremde Sicherheit und Begünstigungen für ihren Handel erworben. Die Art jedoch, wie diese Gemeinsamkeit äußerlich zum Ausdruck kam, war fast in jedem fremden Lande eine andere. Es war nicht so, daß nach einem bestimmten Muster verfahren wurde, daß etwa ein großer Bund der Städte mit geordneter Verfassung durch seine Bevollmächtigten im Ausland Forderungen erhob und durchsetzte. Sondern die deutschen Kaufleute hatten gleichsam in organisch-natürlicher Weise, wie es gerade die örtlichen Verhältnisse mit sich brachten, ohne Rücksicht auf ein bestimmtes Schema, Vertretung und Befriedigung ihrer Wünsche gefunden. In Rußland sehen wir den „gemeinen Kaufmann", „die Kaufleute vom gotischen Ufer" als Organ des deutschen Handels wirksam, in Flandern ebenfalls die Gotländische Genossenschaft, daneben allerdings einzelne Städte, in England die Hanse der Kölner, die sich dann auf Betreiben Lübecks zu einer Hanse der Deutschen erweitert. In Norwegen dagegen finden wir eine Vereinigung der Städte selbst, insbesondere die verbündeten „Seestädte" unmittelbar wirksam, in Dänemark (Schonen) neben den einzelnen Städten einen durch die Art seines Betriebes gekennzeichneten, aber kaum fest organisierten Kreis von Schiffern und Kaufleuten, die Umlandfahrer, in Schweden wieder die Einzelstädte selbst, namentlich Lübeck und Hamburg. Wie ersichtlich, sind es also zwei Arten von Einungen, die sich im Ausland als Vertretungen des deutschen Handels betätigen: solche der Kaufleute und solche der Städte selbst. Dabei ist zu bemerken, daß im letzten Viertel des 13. Jahrhunderts die Einungen der Städte stärker hervortreten, daß der

Einfluß der privaten Kaufmannsgenossenschaften daneben sinkt oder richtiger sich dem der Städte unterordnet. Das war erklärlich: denn die Städte konnten im Ausland schließlich mit größeren Ansprüchen auftreten, konnten auch ihre politisch-militärischen Machtmittel in die Wagschale werfen, wie sie es zuletzt mit Erfolg in Norwegen getan hatten. Daher schien eine Vereinigung der Städte selbst zu Schutz und Vertretung des deutschen Handels besser dem gewollten Zweck zu entsprechen.

Eine solche Vereinigung mußte aber irgendwie feste Form und Gestalt gewinnen, mußte eine Organisation erhalten. Und in der Tat sehen wir dazu mancherlei Ansätze. Seit der Mitte des 13. Jahrhunderts etwa finden sich die niederdeutschen Städte in mannigfaltiger Weise und zu den verschiedensten Zwecken zusammen. Bald ist es die Selbstbehauptung gegen benachbarte Fürsten und Herren, bald die Sicherung der Land- und Seestraßen, bald gemeinsame Ordnung des Verkehrs- und Schuldrechts, des Münzwesens u. dgl., die sie zusammenführt. Oft vereinigen sich nur zwei Städte, oft aber auch eine größere Zahl. Dabei lassen sich schon gewisse größere landschaftliche Gruppen nachweisen, z. B. der westfälischen, der sächsischen und der wendischen Städte. Besonders wichtig ist die enge Verbindung zwischen Lübeck und Hamburg, die zugleich eine solche der wendischen und der sächsischen Gruppe bedeutet. Wenn schließlich 1299 jener Beschluß, die Gotländische Genossenschaft aufzuheben, in Lübeck von den wendischen und westfälischen Städten gefaßt wird, wenn bald danach die wendischen Städte wegen Ordnung flandrischer Angelegenheiten Einladungen zu einer allgemeinen Versammlung in Lübeck, das „gleichsam in der Mitte gelegen sei“, an die Städte in Westfalen, Sachsen, Slawien, in der Mark, in Polen, Gotland, Livland ergehen lassen, so deutet das darauf hin, daß man sich einem Abschluß dieser Entwicklung näherte. Man schien auf dem Wege, in dieser oder jener Weise einen organisierten Städteverein zu schaffen, der sich der Angelegenheiten des deutschen Handels im Auslande annahm.

In diesem Augenblick wurde der gerade Gang der Entwicklung durch das Eingreifen der dänischen Macht wieder einmal verhängnisvoll durchkreuzt. König Erich Menved nahm die alten Pläne seines Großvaters Waldemar des Siegers im ersten

Jahre des neuen Jahrhunderts wieder auf. Wie hundert Jahre früher fanden die Ansprüche des Dänen auf die Herrschaft „bis zur Elbe und Elde", ostwärts bis zur Oder, die Anerkennung des deutschen Königs. Man gewinnt nicht den Eindruck, daß den fernerliegenden Städtegruppen die Gefahr, die in diesem Druck auf den Mittelpunkt ihrer wichtigsten Handelslinie lag, klar zum Bewußtsein gekommen wäre. Selbst in den zunächst bedrohten wendischen Städten trug der Sondergeist über den Bundesgedanken den Sieg davon. Lübeck, das sich eben nur mit Mühe seiner Bedränger, der holsteinischen Grafen, erwehren konnte, warf sich Erich in die Arme, begab sich 1307 in seine Schutzherrschaft, um den bedrohten Verkehr, namentlich die Travefahrt, zu sichern. Als Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald in den nächsten Jahren noch einmal den Versuch wagten, ihre Selbständigkeit gegen eine Verbindung ihrer Landesfürsten mit dem Dänenkönig zu wahren, stand die führende deutsche Seestadt abseits. Obwohl die Flotte der vier Städte 1311 und 1312 die See beherrschte, selbst die dänischen Küsten verheerte, konnten sich Rostock und Wismar doch nicht halten, während dem wasserumgürteten Stralsund, wie dreihundert Jahre später gegen Wallenstein, seine feste Lage zustatten kam; es behauptete sich mit brandenburgischer Hilfe (1316).

Natürlich kann man nur Mutmaßungen hegen, welche Gestalt das Zusammenwirken der Städte ohne diesen Zwischenfall angenommen hätte. Tatsache ist jedenfalls, daß es eine jähe Unterbrechung erfuhr. Als um eben diese Zeit Streitigkeiten mit Brügge den deutschen Kaufmann veranlaßten, seinen Sitz vorübergehend nach Aardenburg zu verlegen, wurden die Verhandlungen über die Rückkehr und über neue Privilegien ohne Mitwirkung Lübecks geführt. Die Folge war eine fühlbare Unsicherheit. Braunschweig mit den sächsischen Städten nahm sich an Stelle des fehlenden Oberhauptes der Beratungen an. Aber man wagte keine bindenden Beschlüsse zu fassen, sondern machte die Gültigkeit der Verträge von der späteren Zustimmung der wendischen Städte abhängig.

Auch als Lübeck nach dem Tode Erich Menveds 1319 sich vom dänischen Druck befreit sah, war es doch nicht möglich, wieder ganz in die alte Bahn einzulenken. Von einem Bundesleben der Städte, wie es um 1300 in größtem Stile zu beginnen schien, ist in den nächsten Jahrzehnten wenig zu bemerken, nicht einmal

sonderlich viel von einem Eingreifen in die Verhältnisse der deutschen Kaufmanns-Genossenschaften im Auslande. Diese blieben vielmehr ziemlich sich selbst überlassen, so daß man versucht ist, von einer Rückkehr zu den Zuständen vor zwei bis drei Menschenaltern zu reden. Zweifellos trug dazu auch der Umstand bei, daß die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts eine verhältnismäßig ungestörte Zeit für den Handel war.

In England gelang es den Kaufleuten von der Hanse der Deutschen in London, ihre handelspolitische Stellung weiter auszubauen. Allerdings machte sich damals eine starke fremdenfeindliche Bewegung in England geltend. Der englische Kaufmannsstand war über seine Zurücksetzung erbittert. Er erzwang die Aufhebung der 1303 zugunsten aller Fremden erlassenen, für die königlichen Finanzen wie die fremden Gäste gleich vorteilhaften Carta mercatoria. Aber diese Bewegung richtete sich mehr gegen die als Wucherer verhaßten Italiener. Die Deutschen beriefen sich mit Erfolg auf ihre älteren Freibriefe. Es kam ihnen besonders zugute, daß eine Gruppe rheinisch-westfälischer Kaufleute dem König Eduard III. durch namhafte Darlehen aus dringenden Geldschwierigkeiten half — übrigens das einzige Mal, daß sich eine Beteiligung hansischer Kreise am internationalen Geldhandel nachweisen läßt.

Eduard vergaß den Deutschen ihre Dienste nicht. Als sie 1347 gegen einen neuen Tuchausfuhrzoll Einspruch erhoben, begründeten sie diesen mit einem Hinweis auf die von ihnen vorher kaum beachtete und, wie gesagt, längst aufgehobene Carta mercatoria. Der König erkannte ihre Forderung als berechtigt an und verband in seinem neuen Freibrief von 1354 einige Bestimmungen der Carta mit den älteren Freiheiten. So ging jenes wichtige Fremdenprivileg in das Sonderrecht der Deutschen über. Der deutsche Handel nach England konnte seit Mitte des 14. Jahrhunderts unter äußerst vorteilhaften Bedingungen gedeihen.

In dieselbe Zeit etwa fällt die Gründung einer dauernden Niederlassung der Deutschen in Norwegen. Auch hier wandte sich in den ersten Jahrzehnten nach 1300 eine Strömung gegen die bisherige Begünstigung des fremden Handels. Aber gerade das trug mittelbar dazu bei, den Handelseinfluß Lübecks und der Wendischen Städte zu stärken. Ein Erlaß von 1316 knüpfte

nämlich die Erlaubnis zur Stockfischausfuhr an die Einfuhr von Mehl oder sonstigem „Schwergut" (d. h. Getreide und Bier). Das bedeutete in Wirklichkeit eine Bevorzugung der Ostseestädte, die ein reiches Getreideausfuhrgebiet als Hinterland besaßen, während die Südersee und Westdeutschen das Nachsehen hatten. Westfälische Kaufleute sind seitdem kaum mehr in Bergen nachweisbar.

Unter König Magnus Erichson wurde die Stimmung den Fremden wieder günstiger. Den Deutschen wurden nicht, wie bisher, Hindernisse in den Weg gelegt, als sie es unternahmen, in Bergen sich zu einer ständigen Körperschaft zusammenzuschließen. Im einzelnen ist darüber nichts Näheres bekannt; 1358 jedenfalls werden zum ersten Male Älterleute des Kaufmanns in Bergen erwähnt. Dies ist der Anfang des berühmten Kontors, der „Deutschen Brücke" in der norwegischen Hafenstadt.

Zwischen England und Norwegen bestanden alte Handelsbeziehungen. Ein gut Teil der von den Deutschen vermittelten Fischausfuhr ging nach England hinüber. Es kann deshalb nicht wundernehmen, daß man in Norwegen wußte, welche Bedeutung der Hanse der Deutschen mit ihrer Gildhalle in London als Vertretung der niederdeutschen Kaufmannschaft in England zukam, und daß man die deutschen Gäste auch in Bergen als Angehörige einer in England und anderswo bevorrechteten Einheit betrachtete und anerkannte. In einem Freibrief vom 9. Sept. 1343 bestätigte König Magnus die im Tönsberger Frieden 1294 verliehenen Rechte, aber nicht nur den einzeln aufgeführten Seestädten, mit denen damals der Vertrag abgeschlossen worden war, sondern außerdem „den gesamten Kaufleuten von der Hanse der Deutschen" (necnon universis mercatoribus de hansa Theutonicorum). Das ist eine bedeutsame Erweiterung. Auch sonst liegen Anzeichen vor, daß man damals in ganz Nord- und Nordosteuropa nach dem englischen Vorbild von der „Hanse der Deutschen" sprach, wenn man die Gesamtheit der zum Privilegiengenuß berechtigten deutschen Kaufleute und ihr gemeinsames Recht bezeichnen wollte. Nach der Aufhebung der Gotländischen Genossenschaft war ja in der Tat die Hanse in England eine Zeitlang die einzige sichtbare Verkörperung dieser Einheit.

Ungefähr zur selben Zeit wie in Bergen, vielleicht etwas früher, bildete sich auch in Brügge eine Körperschaft der deutschen

Kaufleute. Im Jahre 1347 gab sich diese Genossenschaft aus eigener Machtvollkommenheit Satzungen (Statuten). Ihre Mitglieder „De ghemeenen koeplude uten Roomschen rike van Almanien" teilen sich in drei Drittel: ein wendisch-sächsisches, ein westfälisch-preußisches und ein gotisch-schwedisch-livländisches. Man sieht, wie sich überall der Organisationstrieb der Kaufleute kräftig regt und zur Selbsthilfe greift, nachdem die Städte auf ein gemeinsames Wirken verzichtet zu haben schienen.

Auf die Dauer war jedoch eine neue Einigung der Städte nicht zu umgehen. Die deutsche Kaufmannschaft in Brügge geriet in Zwistigkeiten mit der Stadt. Die Genossenschaft nahm sich der deutschen Sache mit Eifer an. Bald aber zeigte sich Uneinigkeit in ihren eigenen Reihen; bei der Abstimmung nach Dritteln fühlten sich die Überstimmten zurückgesetzt. Man wandte sich um Abhilfe an die Städte, und diese ließen im Jahre 1356 durch eine Abordnung die Satzungen der Genossenschaft überprüfen, durch Zusätze ergänzen und bestätigen. Es ist der letzte entscheidende Schritt, der die Entstehung der deutschen Hanse vollendete: die Gesamtheit der Heimatstädte wurde als Oberbehörde über die auswärtigen Niederlassungen und Genossenschaften förmlich anerkannt. Damit wurde die Zentralleitung der niederdeutschen auswärtigen Handels- und Schutzpolitik wieder dahin zurückverlegt, wo sie hingehörte: in die Städte. Zwei Jahre später taucht auch der charakteristische Name für deren Gesamtheit auf. In einer Urkunde von 1358 bezeichnen sie sich zum ersten Male als „Städte von der deutschen Hanse". Ein starker Ton liegt dabei auf dem völkischen Eigenschaftswort. Diese Hanse war nicht das Sonderrecht einer einzelnen Stadt oder Städtegruppe, sondern der Gesamtheit der Städte. Sie war auch nicht etwa eine „sächsische", sondern eine „deutsche" Hanse. Ein denkwürdiger Vorgang in der Entwicklung unseres Volkstums zur Einheit! Wie an den Grenzen des Reichs, wo die Scheidung vom Fremden stärker empfunden wird, die Niederländer ihre Sprache eine „dietsche Taal", die Schweizer ihren Bund eine „deutsche Eidgenossenschaft" nannten, so sind sich auch die niederdeutschen Städte erst durch ihren Verkehr mit dem Ausland ihrer Einheit und ihrer Deutschheit deutlich bewußt geworden.

Man kann nicht sagen, daß damit etwas gänzlich Neues in

Erscheinung trat, geschweige denn, daß die Städte etwa sich zu einem neuen Bund zusammengeschlossen hätten. Das, was die deutschen Kaufleute im Auslande einte, ihr gemeinsamer Privilegienbesitz, ihr gemeinsames Recht, wovon ja auch der Name „Hanse" stammt, war längst vorhanden. Ebenso war es schon immer stillschweigend anerkannt, daß die Bürger gewisser Städte kraft ihrer Geburt und ihres Bürgerrechts am Genuß jener Rechte teilnahmen, daß also diese Städte und ihre Bürgerschaften als solche „in der Hanse" waren. Auch daß die Städte einzeln oder zu mehreren auf die Genossenschaften und Niederlassungen ihrer Angehörigen im Auslande einwirkten und deren Sache vertraten, war schon früher vorgekommen. Wir sahen ja, wie in Flandern und Norwegen die Erwerbung wichtiger Freiheiten ihrem Eingreifen zu danken war, wie sogar Ende des 13. Jahrhunderts nur noch ein Schritt zu fehlen schien, um eine organisierte Einheit der Städte unter Lübecks Führung zu schaffen. Das Neue bei den Vorgängen der Jahre 1356/59 bestand lediglich darin, daß die niederdeutschen Städte, und zwar in ihrer Gesamtheit, den Willen bekundeten, fortan als oberste entscheidende Instanz für die Angelegenheiten ihrer Kaufleute zu gelten. An Stelle der Gemeinschaft und Gesamtheit der deutschen Kaufleute trat die der Städte, an Stelle der „Kaufleute von der deutschen Hanse" die „Städte von der deutschen Hanse". Man könnte es auch so ausdrücken: zur besseren Wahrnehmung seiner Handelsinteressen rief das handeltreibende Bürgertum Niederdeutschlands einen Zweckverband seiner Heimatstädte ins Leben.

Bald sollte sich zeigen, daß es damit ganz gewaltig an Stoßkraft gewonnen hatte. Die erste Tat der neuen Städtevereinigung war das Auftreten gegen Flandern. Wie schon angedeutet, fühlte sich der Kaufmann hier durch neue Zollerhöhungen und andere Beschwerungen in seinen Rechten gekränkt. Als Brügge sich weigerte, den Klagen abzuhelfen, verlegte die Hanse das Kontor nach Dortrecht und verhängte eine Handelssperre über Flandern. Das war von durchschlagender Wirkung; Brügge lenkte ein. Die neuen Privilegien, die 1360 bei der Rückkehr des Kontors vom Grafen und von den flandrischen Städten den Deutschen ausgestellt wurden, erweiterten deren Rechte nicht unbeträchtlich und gaben ihrem Handel eine ungewöhnlich breite und sichere Unterlage. Außer-

dem mußte Flandern Schadenersatz bezahlen. Ein voller Sieg war erfochten.

Gleich danach sahen sich die Städte vor eine neue Kraftprobe gestellt. Die maßgebende Bedeutung des Verhältnisses zu Dänemark rückte wieder einmal in helles Licht. Nach dem Tode Erich Menvedes 1319 brach für das Königreich eine Zeit innerer Unruhen an. Unter seinen Nachfolgern, dem leichtsinnigen Christoph und dem schwachen Waldemar III., dem Geschöpf des Grafen Gerhard von Holstein, gelang es den Städten, ihre Rechte auf Schonen wesentlich zu erweitern. Aber als Schonen 1336 unter die Herrschaft des Königs Magnus von Norwegen und Schweden geriet, wurden diese Errungenschaften meist wieder hinfällig. Dazu kam wachsende Unsicherheit auf See. Das trieb die Städte rasch auf die Seite des jugendlichen vierten Waldemar, der nach der Ermordung Gerhards von Holstein mit fester Hand die Zügel der Regierung ergriff. Unter wiederholten Kämpfen gewann Waldemar in zwanzig Jahren die auseinandergefallenen Glieder seines Reiches Stück für Stück wieder, zuletzt 1360 das wertvolle Schonen. Mit ihm im Bunde reinigten die Städte die See von dem zuchtlosen Freibeutertum des holsteinischen Adels. Aber je mehr Waldemar der Macht seines Reiches sicher wurde, um so mehr glaubte er der Städte entraten zu können. Das freundschaftliche Verhältnis verschlechterte sich, namentlich als Waldemar Schwierigkeiten machte, die Privilegien auf Schonen zu bestätigen. Der König zögerte nicht, durch einen raschen Handstreich den offenen Kampf zu entfesseln. Im Juli 1361 überfiel und gewann er unerwartet Wisby auf Gotland, die ehrwürdige Pflanzstätte deutschen Lebens und deutschen Handels im baltischen Osten. Zwar befand sich die Stadt längst im Niedergang. Aber es war doch wohl nicht nur der Gegensatz gegen Schweden, der Waldemar zu dem erfolgreichen Angriff trieb, sondern auch die Aussicht auf die reichen Geldkräfte, die er in diesem Mittelpunkt des Ostseehandels zu erschließen hoffte.

Die Städte sahen ein, „daß es niemals so nötig gewesen sei für alle Kaufleute und Seefahrer, Widerstand zu leisten", wie jetzt. Sie schlossen ein Bündnis mit Schweden, Norwegen und den holsteinischen Grafen, aber nur dürftig war deren militärische Unterstützung. Auch bei den Städten ruhte die Hauptlast des Krieges

auf der wendischen Gruppe. Sie allein stellte die städtische Orlogflotte und Mannschaft, im ganzen 52 Schiffe (davon 27 Koggen, der Rest kleinere Schniggen und Schuten) und 2500 bis 3000 Mann.

Der erste Feldzug der Städte im Sommer 1362 lief unglücklich ab. Die Unvorsichtigkeit des hansischen Führers, des lübischen Ratsherrn Johann Wittenborg, verschuldete es, daß die städtische Flotte vor Helsingborg von Waldemar überfallen und zum Teil genommen wurde. Wittenborg büßte dafür mit dem Kopfe. Wie so häufig, zog der Mißerfolg Uneinigkeit nach sich, und durch geschickte Verhandlungen glückte es dem König, den Zusammenhalt der Städte zu lockern, die Preußen und Südersee von den wendischen Städten zu trennen. Doch führte er dann die Politik des divide et impera nicht weitsichtig und folgerichtig genug durch. Er behandelte die ihm zuneigenden Preußen nicht besser als die wendischen Städte; sie ernteten jetzt die Früchte ihrer Sonderpolitik. Unter den vom Könige geduldeten, ja begünstigten Seeräubereien im Sunde litten alle Städte gleichmäßig. So einte er seine Gegner aufs neue. Die wendischen Städte, anfangs ihrer schlimmen Erfahrungen eingedenk und deshalb zurückhaltend, taten schließlich das Beste, dem von den Preußen wieder angeregten Bundesgedanken Kraft und Leben zu verleihen. Im November 1367 kam die Kölner Konföderation zustande, ein Bündnis, dem außer den Hansestädten auch die nichthansischen Holländer und Zeeländer angehörten.

Die Kriegsmacht der Kölner Konföderation war kleiner als im ersten Feldzuge, aber sie vertrat wirklich die Gesamtheit der Städte: zu der Flotte von 42 Schiffen stellten außer der wendischen Gruppe auch Preußen und Livländer, Südersee und Zeeländer ihren Anteil.

Die Hanse fand jedoch diesmal keinen ernstlichen Widerstand. Noch bevor ihre Flotte in See stach, Anfang April 1368, verließ Waldemar sein Reich und begab sich zu seinen pommerschen Verwandten nach Deutschland. Die Gründe seiner Haltung sind nicht völlig aufgeklärt. Vielleicht sollte das Entweichen des Königs nur ein diplomatischer Schachzug sein, vielleicht war er sich der Ohnmacht seines Landes bewußt, dem er allzu große Opfer an Geld und Rüstungen zugemutet hatte. Auf jeden Fall trug ihm sein Verhalten schlechte Früchte. Die städische Flotte unter dem lübischen Ratsherrn Brun Warendorp eroberte im Sommer 1368

Kopenhagen, den größten Teil von Schonen, Möen, Falster und Laaland, während die Niederländer die Küste Norwegens verheerten. Im folgenden Jahre fiel Helsingborg, die beherrschende Feste des Sundes; unbehindert passierte der Schiffsverkehr zwischen Ostsee und Westsee die Meeresstraße.

Am 24. Mai 1370 ist in Stralsund der Friede zwischen dem dänischen Reichsrat und der Kölner Konföderation geschlossen worden. Die verbündeten Städte, Hansen wie Nichthansen, erhielten nicht nur ihre alten Verkehrsrechte im Reiche, namentlich auf Schonen, bestätigt, es wurden ihnen auch die vier festen Sundschlösser Skanör, Falsterbo, Malmö und Helsingborg nebst zwei Dritteln der dortigen Einkünfte auf 15 Jahre überliefert. Während dieser Zeit waren sie unbestritten die Herren des Sundes. Auch mit Norwegen kam, freilich erst nach langen Verhandlungen, im August 1376 zu Kallundborg ein billiger Abschluß zustande.

Die zwei Jahrzehnte von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zum Stralsunder Frieden sind von entscheidender Bedeutung in der Geschichte der Hanse. Die Form, die das niederdeutsche Bürgertum für die Vertretung seiner Rechtsgemeinschaft im Ausland gefunden hatte, der Zweckverband der Städte, hatte sich in zwei schweren Kämpfen, gegen Flandern und Dänemark, glänzend bewährt, und sie wurde damit zu einer endgültigen. Die Entstehung der Hanse ist abgeschlossen. Sie konnte nun daran gehen, im Rahmen dieser Organisation die Ordnung ihres Handels und Verkehrs nach innen und außen immer zweckentsprechender im Sinne einer großen deutschen Gemeinschaft auszubilden. Im Auslande sah sie die Wünsche, die sie in Hinsicht auf eine gesicherte oder bevorzugte Rechtsstellung hegte, im großen und ganzen erfüllt. Das kam ihrem Handel ebenso zugute wie das gesteigerte Ansehen, dessen sie sich nach den glücklich durchgeführten Handelskriegen erfreute. Es setzte die Mitwelt in Erstaunen, daß eine Konföderation von Städten dem führenden Staate Skandinaviens ihren Willen aufgezwungen hatte. Die deutsche Hanse rückte damit in die Reihe der Großmächte des feudalstaatlichen Europa ein. Im skandinavischen und baltischen Norden gewann sie für mehr als anderthalb Jahrhunderte eine ausschlaggebende Stellung. Bei keiner politischen Verwicklung in den Ländern vom Kanal bis zum Finnischen Meerbusen konnte ihre Stimme überhört werden.

III.

Handel und Schiffahrt der Deutschen Hanse in ihrer Blütezeit.

Die Entstehungsgeschichte der Hanse gibt die Antwort auf die Frage, die wir am Schluß des ersten Kapitels aufwarfen: wie es gekommen sei, daß den Deutschen die führende Rolle bei der Vermittlung des mittelalterlichen Kolonialhandels zufiel? Einmal: Die Deutschen waren es gewesen, die die Kolonialländer des Nordostens durch die Arbeit ihrer Krieger, Missionare, Bauern und Bürger dem Verkehr und abendländischer Bildung erschlossen hatten; deutsche Bürger bevölkerten die meisten Hafenstädte vom Finnischen Busen bis zur Elbe, aus denen die Erzeugnisse jener weiten Gebiete hinausströmten, deutsche Kaufleute und Schiffer waren die Nächsten, die baltisch-skandinavischen Waren dem rohstoffbedürftigen Westen zuzuführen. Zweitens: Das deutsche Bürgertum, im westelbischen Stammland sowohl wie im ostelbischen Kolonialland, erfreut sich infolge des innerpolitischen Entwicklungsgangs, den das Deutsche Reich eingeschlagen hatte, einer Selbständigkeit, wie sie im übrigen atlantischen Europa unerhört war. Die deutschen Städte waren in der Lage, ihre Politik wesentlich nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen ihrer Bürger einzurichten. Das machte es ihnen nicht nur möglich, ihre bürgerlichen Wettbewerber im Ausland aus dem Felde zu schlagen, sondern gab ihnen auch eine ausgesprochene Überlegenheit über die fremden Fürsten, deren Ziele damals noch ausschließlich dynastische waren, Festigung ihrer Herrschaft nach innen und Erweiterung ihres Landbesitzes nach außen. Die Könige und Fürsten der Länder, mit denen die Hanse im Verkehr stand, fürchteten einerseits die Geld- und Kriegsmacht der Städte, die sich eben noch gegen Flandern und Dänemark so erfolgreich ge-

zeigt hatte; anderseits sahen sie in den hansischen Kaufleuten willkommene Gäste, die ihnen erwünschte und sonst schwer zu beschaffende Waren zuführten, den ewig geldbedürftigen Staatsschatz durch reichliche Zollabgaben füllten und als zahlungskräftige Käufer Wohlstand und Nahrung ihrer Untertanen hoben. Daß diese Aufgabe ebensogut von den Bürgern der eigenen Städte erfüllt werden könne, dieser Gedanke ist den Dynasten des 14. Jahrhunderts noch fremd. Sie waren gern bereit, den deutschen Gästen die erwünschten Garantien für Sicherung ihnes Handels zu geben, mögen in einzelnen Fällen auch Gegenleistungen in Form größerer Geldsummen empfangen haben. So konnten die Deutschen ihren Rechtsbesitz im Auslande abrunden. Ein kurzer Überblick wird uns lehren, was den wesentlichen Inhalt ihrer Privilegien ausmachte.

Überall verbürgten die Privilegien in erster Linie das Recht sicheren Geleits und Handels, räumten den Hansen ferner Freiheit vom Strandrecht (die freilich häufig genug auf dem Papiere stand), sowie einen gewissen Anteil an der Gerichtsbarkeit, namentlich bei Schädigungen und Streitigkeiten untereinander, ein. Dazu kamen aber in den einzelnen Ländern noch besondere Vorrechte, die den Deutschen eine günstigere Stellung als anderen Fremden gewährleisteten. In Nowgorod besaßen sie als einzige Fremde das Recht des Verkehrs und Handels, das sich an den Besitz ihrer zwei Kaufhöfe, des älteren Gotenhofs und des Peterhofs knüpfte. Die Goten und Schweden, die weit früher als die Deutschen und dann noch längere Zeit neben ihnen Nowgorod aufsuchten, traten später ganz zurück. Dem Versuch nichthansischer Fremder, durch Eintritt in das hansische Kontor sich das Verkehrsrecht mit den Russen zu erschleichen, wurde sowohl durch die hansischen Satzungen von 1366 wie die „Schra" (Kontorordnung) von 1392 ein Riegel vorgeschoben. Beide bestimmten ausdrücklich, nur Bürger von Hansestädten dürften die russischen Privilegien genießen. Endlich erfreuten sich die Deutschen in Rußland fast völliger Zollfreiheit. — In ähnlicher Weise war auf Schonen die Handelsfreiheit der Deutschen auf das Recht, Grundbesitz zu erwerben, begründet, ein Recht, das sie hier allerdings mit den nichthansischen Holländern und Zeeländern teilten. Die Engländer, Schotten, Walliser, Brabanter und Flandrer besaßen keine eigenen

„Fitten“ und konnten sich daher nur kurze Zeit neben den Deutschen und Niederländern behaupten, wenn es auch nicht gelang, sie völlig auszuschließen. Zollfreiheit genossen die Hansen hier nicht, waren auch im Zoll schlechter gestellt als die Dänen, möglicherweise aber besser als jene Fremden (Engländer usw.). Auch in Norwegens wichtigstem Handelsplatz, Bergen, stand den Hansen allein das volle Niederlassungsrecht zu, aus dem die Möglichkeit folgte, Handel in größerem Umfange zu betreiben. Den Engländern ist es seit der Mitte des 14. Jahrhunderts nur noch vorübergehend gelungen, zum Handel in Bergen zugelassen zu werden, und die Holländer waren bis zum Ende des 15. Jahrhunderts vertragsmäßig auf die Zufuhr von ein bis zwei Schiffsladungen jährlich beschränkt. Ein natürliches Handelsmonopol fiel den Hansen, und zwar insonderheit den Osterlingen, dadurch zu, daß die Norweger für den Stockfisch fast ausschließlich Getreide, Mehl und Bier in Zahlung nahmen, also Waren, an denen die Anwohner der Westsee keinen Überfluß besaßen, die sie vielmehr selbst erst aus der Ostsee holen mußten. Ob neben diesen natürlichen und vertragsmäßigen Vorteilen noch Zollvergünstigungen für die Hansen erheblich ins Gewicht fielen, läßt sich schwer ausmachen. In Flandern werden sie ebenfalls in der Höhe der Zölle und Abgaben kaum besser gestellt gewesen sein als die anderen Fremden. Dagegen hatten sie es hier verstanden, sich auf dem Gebiet der Rechtspflege, sowohl im Straf- wie im Zivilrecht, eine umfangreiche und sichere Sonderstellung zu erringen. Für geraubtes Gut — Land- und Seeraub war vor dem Welthafen des Mittelalters ein besonders einträgliches Geschäft — erhielten sie auf jeden Fall Schadenersatz. Sie teilten mit den übrigen Fremden das Recht freien Gästehandels, waren außerdem bei ihrem Handel weder an eine bestimmte Zeit noch an einen bestimmten Ort gebunden, sondern durften ihre Waren jederzeit und überall, tam in terris quam in aquis, auch im Kleinverkauf absetzen. Verboten waren ihnen nur reine Geldgeschäfte. Diese fast unbeschränkte Verkehrsfreiheit erklärt es, daß die Hanse, obwohl sie den fremden Wettbewerbern hier im allgemeinen nur gleichstand, sagen konnte, sie besitze in Flandern größere Rechte als in anderen Ländern. Bei dem tatsächlichen Monopol, das sie für Ostsee- und Fischwaren besaß, konnte ihr in den westlichen

Absatzgebieten dieser Waren möglichste Verkehrsfreiheit genügen.

Das einzige Land, wo die Hanse im Zoll einen ausgesprochenen Vorzug nicht nur vor den anderen Fremden, sondern sogar vor den Landeskindern genoß, war England. Seit 1347 zahlten die Hansen bei der Ausfuhr ungefärbter Tücher (uud daraus bestand außer Wolle die große Masse der Ausfuhr) 12 Pence für das Stück, die Engländer dagegen 14 Pence und die anderen Fremden sogar 33 Pence.

Der hansische Handel setzte sich zusammen aus dem deutschen Ein- und Ausfuhrhandel, der in erster Linie der Versorgung Norddeutschlands mit Textilfabrikaten, Genuß- und Nahrungsmitteln, auch einigen Rohstoffen diente, und dem Zwischenhandel, den die hansischen Kaufleute zwischen fremden Ländern trieben. Beide Zweige sind schwer trennbar ineinander gewirrt. Wir werden uns am besten ein Bild von dem Handel der Hanse machen, wenn wir uns ihn als ein großes Netz oder Gewebe von Verkehrslinien denken, in dem, wie es treffend ausgedrückt worden ist (Stein), die Handelswege aus Binnendeutschland (vor allem auf den Flüssen) die Kettenfäden, der ostwestliche oder baltisch-niederländische Handelszug, längs der Küste des atlantischen Europa, den befestigenden Einschlag bildet. Ziehen wir ferner in Betracht, daß den Verkehrslinien, welche die deutschen Ströme hinab zur Küste ziehen, eben solche von dieser Küste zu den benachbarten Gegenküsten entsprechen — also z. B. von den deutschen Ostseestädten hinüber nach Schweden und Dänemark, vom Rhein nach England usw. —, so wird jenes Bild eines Netzes vollständig. Im Mittelpunkt der sich kreuzenden Linien lag Lübeck. Diese Stadt, mit ihren 20—30 000 Einwohnern eine der größten Deutschlands, war nicht nur wichtig als Durchgangspunkt des ostwestlichen Stapelhandels (wovon gleich Näheres), sondern auch als Markt mit eigenem starkem Verbrauch und als erster Einfuhrhafen Deutschlands. Über Lübeck versorgten sich weite Gebiete des Binnenlandes mit Importwaren (Tuchen, Wein, Südfrüchten, Gewürzen usw.); es spielte in dieser Beziehung eine ähnliche Rolle wie heute Hamburg. Die Lübecker Kaufmannschaft war die zahlreichste und wohlhabendste in der Hanse; sie hielt fast alle Fäden des hansischen Handels in der Hand, und auch insofern

war es gerechtfertigt, daß ihr die politische Leitung der Hanse zugefallen war.

Bei dem Zwischenhandel, der durch Vermittlung der Hanse aus der östlichen Hälfte des atlantischen Europa (dem Kolonialgebiet in dem früher bezeichneten Sinne) nach Westen ging, sind drei Hauptzweige zu unterscheiden: Der Stapelhandel, die Sundschiffahrt mit Massengut meist preußisch-polnischer Herkunft und der nordische Fischhandel.

Der Stapelhandel kann als der eigentliche Grundstock des hansischen Handels gelten, als derjenige Handelszweig, an den sich die Entstehung der Hanse vornehmlich knüpft. Seinen Namen trägt er davon, daß die Waren, die er nach den Niederlanden führte, auf den hansischen Stapel zu Brügge gebracht werden mußten, nirgendwohin sonst. Es handelt sich hauptsächlich um die Waren russischer, livländisch-litauischer, schwedischer und finnischer Herkunft: Pelzwerk, Häute, Felle und Leder aus Nowgorod, Wachs, Hanf und Flachs aus Reval und Riga, Eisenerz (Osemund) und Kupfer aus Schweden, Fettwaren, Talg, Butter, dazu Waren, die nicht zum Stapelgut im strengen Sinne gehörten, aber mit ihm zusammen aus jenen ostbaltischen Gebieten in Menge verfrachtet wurden, Pech, Teer und Asche. — Nach Nowgorod pflegten die deutschen Kaufleute jährlich in zwei Gruppen oder Karawanen zu ziehen, als Sommerfahrer zu Schiff durch die Newa, den Ladogasee, die Wolchow, und als Winterfahrer zu Lande auf Schlitten von Reval, Pernau oder Narwa über Dorpat—Pleskau. Riga erhielt seine Zufuhren mehr vom Dünagebiet, wo es in Polozk eine wichtige Faktorei besaß. Der größte Teil aller dieser Waren wurde nach Lübeck verschifft. Zwei Flotten, eine im Frühjahr und eine im Herbst, holten in der Regel das kostbare Gut von Livland. Manche Schiffe liefen dabei noch als Zwischenhafen Wisby an, wo sich die Zufuhren von Stockholm und Finland her angliederten; doch war die Bedeutung Wisbys für den Schiffsverkehr im Vergleich zu den livländischen Häfen seit dem 14. Jahrhundert entschieden im Sinken. Von der Trave gelangte das Stapelgut, soweit es nicht in Lübeck verblieb oder nach Binnendeutschland bestimmt war, auf der Achse über Oldesloe, oder (seit 1398) durch den Stecknitzkanal nach Hamburg, von da wieder zu Schiff nach den Niederlanden.

Beträchtliche Mengen beförderte der *Fischhandel* von seinen beiden Stapelplätzen Schonen und Bergen. In Schonen wurde in einer ganzen Reihe von Häfen Hering gesalzen und verschifft, außer in Skanör und Falsterbo namentlich in Malmö, Ystad, Trelleborg und in dem jenseits des Sundes gelegenen Dragör auf Amager. Der ganze Verkehr drängte sich, vom 24. August beginnend, auf wenige Herbstwochen zusammen, hauptsächlich im September. Er übertraf an Umfang im 14. Jahrhundert wahrscheinlich den Verkehr Lübecks. 1494 wurden über 8000 t Heringe von Skanör und Falsterbo ausgeführt, doch sprechen Angaben aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts sogar von der doppelten Menge, 16000 t. Viel davon ging nach Lübeck und von da zum Teil weiter ins Binnenland; ein großer Teil der Ausfuhr wurde aber auch direkt nach England und den Niederlanden verschifft. Das gleiche gilt für Bergen. Auch hier sehen wir einen Teil des ausgeführten Stockfischs unmittelbar nach Westen, einen anderen Teil auf dem Umweg über Lübeck in den Ost-Westhandel übergehen, während ein weiterer Teil ins deutsche Binnenland wanderte. Die Bergener Marktzeit erstreckte sich über den ganzen Sommer, vom 3. Mai bis 14. September, doch fuhren jährlich kaum mehr als 20—30 Schiffe (mit etwa 1600—2400 t Tragfähigkeit) von Lübeck nach Bergen. Wie in Schonen der Hering hauptsächlich von den Dänen gefangen und von den Deutschen aufgekauft wurde, so gelangte der Stockfisch erst auf der deutschen Brücke in Bergen in hansische Hände. Die norwegischen Norderfahrer, die ihn aus seinem Fanggebiet bei den Lofoten nach Bergen brachten, waren den Deutschen meist tief verschuldet. Auch diese oft beklagte wirtschaftliche Abhängigkeit der Norweger vom Kontor zu Bergen erschwerte es anderen Fremden, den Wettbewerb aufzunehmen. Die Engländer wandten sich deshalb seit Beginn des 15. Jahrhunderts der verbotenen Islandfahrt zu, und bald folgten ihnen Deutsche, besonders die Hamburger. Der Islandhandel stand, da er ebenfalls hauptsächlich von der Stockfischausfuhr beherrscht wurde, in direkter Konkurrenz zum Bergerhandel. Lübeck und das Bergerkontor bekämpften ihn daher heftig.

Die jüngste Linie des ostwestlichen Austausches war die *Sundschiffahrt*. Wir schilderten früher, wie sie aus der Fortsetzung

der Umlandfahrt nach Schonen hervorgegangen ist (S. 26). Naturgemäß wandten sich diesem Wege besonders solche Güter zu, die wegen ihres Umfangs und geringen Wertes den Landtransport auf der Lübeck-Hamburger Landstraße schlecht vertrugen, also Holz, Getreide, Pech, Teer und dergleichen. Frühzeitig sehen wir auf dieser Linie neben hansischen Schiffern viele Fremde, Friesen, Engländer, Schotten tätig. Die Hansen glaubten das ruhig dulden zu können, solange der Handel mit den wertvolleren Stapelgütern fest in ihrer Hand lag. Anfänglich war Stralsund der Hafen, wo diese Westfahrer vorzugsweise Landung suchten. Eine Stralsunder Hafenordnung von 1278 zeigt uns den Verkehr der tiefgehenden „Liburnen" (Koggen) nach England und Flandern bereits in vollem Gange. Seit Mitte des 14. Jahrhunderts aber überflügelte das unter der Herrschaft des Deutschen Ordens mächtig aufblühende Danzig die ältere Nebenbuhlerin mit Riesenschritten. Korn und Holz, die ihm der Weichselstrom zutrug, beherrschten auch die Danziger Ausfuhr. Der Deutsche Orden selbst trieb mit dem Steuerertrag seiner Kornniederungen einen umfangreichen Handel, hatte seine Handelsfaktoren in Brügge, England und Schottland. Man kann ihn als den ersten Getreidegroßhändler des atlantischen Europa bezeichnen. Die Bedeutung dieser Schiffahrtsroute wuchs in dem Maße, als die zunehmende Dichtigkeit der Bevölkerung in den Niederlanden die regelmäßige Zufuhr von Ostseegetreide zur Notwendigkeit machte. Wir werden noch sehen, wie dieser Umstand den gefährlichsten Gegnern der Hanse, den Holländern, die Tore zur Ostsee öffnete. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts wurden von Danzig jährlich 20 000 t Getreide nach Westen verschifft.

Zu dem Zwischenhandel der Hanse gesellte sich der **Aus- und Einfuhrverkehr des deutschen Binnenlandes** selbst, der namentlich an den Mündungen der deutschen Ströme in den Seeverkehr längs der Küste überging. Jeder Hafen hatte da seine Besonderheiten. Köln betrieb wie in alten Zeiten feinen Weinhandel nach England und Brabant. Bremen und Hamburg verschifften nicht nur ihr eigenes Bier, sondern auch Getreide aus ihrem niedersächsischen und märkischen Hinterland, Eisen und Kupfer vom Harz, Metallgeräte aus Braunschweig, Erfurter Waid, Leinwand aus der Altmark, Holz, Zinn und Silber aus der

Mark Meißen und Böhmen. Ähnlich hatten Lübeck, Stralsund, Stettin, Danzig ihr Einflußgebiet im Hinterland. Welche Rolle diese niederdeutsche Ein- und Ausfuhr spielte, können wir besonders an dem Beispiel Hamburgs erkennen. Die gesamte Ausfuhr Hamburgs belief sich im Jahre 1369 schätzungsweise auf rund 18000 t in 598 Schiffen. Davon entfielen aber allein über 10000 t auf Hamburger Bier, also ein eigenes Erzeugnis der Stadt, etwa 4000 t auf Getreide und Holz aus dem näheren und ferneren Hinterland, 900 t auf Schonenschen Hering (von Lübeck her) und nur etwa 500 t auf eigentliches ostbaltisches Stapel- und Durchfuhrgut![1]

Als Gegenwert gegen alle diese Erzeugnisse kamen hauptsächlich niederländische und englische Tuche nach Deutschland und dem baltischen Kolonialgebiet, ferner etwas französischer Wein, Südfrüchte, Gewürze und allerhand andere Rohstoffe und Genußmittel südeuropäischer, levantischer und indischer Herkunft. Letztere tauschte man in Brügge besonders von der neben den Deutschen zahlreichsten und wichtigsten Schiffahrtsnation am Swin, den Spaniern, sowie von den Italienern ein. Der Masse nach mußten diese hochwertigen Gegensendungen geradezu verschwinden neben den östlichen Ausfuhrgütern. Es war deshalb für die hansische Schiffahrt ein unschätzbarer Vorteil, als sie seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in dem westfranzösischen Seesalz, das zum größten Teile in der „Baie" von Noirmoutier (südlich der Loiremündung) gewonnen wurde, einen im Osten vielbegehrten Ladungsgegenstand fand. Die **Baienfahrt** wuchs sich im 15. Jahrhundert zu einem der wichtigsten Schiffahrtsbetriebe der Hansen und Niederländer aus. Man kann die Zahl der hansischen Baienfahrer, die im zeitigen Frühjahr von der „Wielinge", der Reede an der Scheldemündung, nach Frankreich segelten und im Sommer mit Ungeduld in Danzig, Riga, Reval zurückerwartet wurden, auf durchschnittlich 50 mit einer Tragfähigkeit von 10000 t schätzen. Trotz der Menge des Baiensalzes mußte jedoch immer noch ein beträchtlicher Teil der Ostseefahrer auf der Ostreise in Ballast segeln.

---

[1] Das Jahr 1369 spiegelt allerdings als Kriegsjahr vielleicht nicht ganz normale Verhältnisse wieder. 125 Jahre später kann die Einfuhr ostbaltischen Stapelguts nach Lübeck auf rund 5000 t geschätzt werden.

Übrigens wäre es falsch, aus den geschilderten Verhältnissen den Schluß zu ziehen, der Handel mit Massenware, wie Fisch, Salz, Getreide, Holz, habe für die Hanse unbedingt die wichtigste Rolle gespielt. Das baltische Stapel- und Durchfuhrgut machte in Hamburg 1369 der Menge nach zwar nur etwa 1/36 der Gesamtausfuhr aus, dem Werte nach jedoch vielleicht 1/7. Zweifellos ist gerade am Handel mit Pelzwerk, Wachs und dergleichen, anderseits mit Tuchen, Gewürzen, Südfrüchten besonders viel verdient worden. Nicht umsonst genoß der Nowgoroder Handel den Ruf, die Grundlage des hansischen Wohlstandes zu sein und ungewöhnlich reiche Gewinne abzuwerfen.

Es ist kaum nötig, angesichts der angeführten Zahlen noch besonders darauf hinzuweisen, wie gering diese Mengen und Werte verglichen mit denen sind, die heute im europäischen Handel umgesetzt werden. Die gesamte seewärtige Aus- und Einfuhr einer Stadt wie Lübeck belief sich am Ende des 15. Jahrhunderts auf etwa 20000 t, soviel wie drei bis vier mittelgroße Ozeandampfer heute laden. Damals bewältigten diesen Verkehr im Lübecker Hafen 800 Schiffe. Die Zahl der im Seehandel umgesetzten Tonnen verhielt sich in Lübeck zur Zahl der Einwohner etwa wie 1:1, heute in Hamburg etwa wie 20:1. Das im Frühjahr 1456 von Reval nach Lübeck verschiffte Nowgoroder Stapelgut hatte einen Wert von rund 100000 Mark lübisch, d. h. etwa soviel, als damals der Jahresverdienst und -verbrauch von 4000 arbeitskräftigen Männern betrug. Was will das besagen gegenüber den heutigen Milliardenziffern des Handels! Trotzdem aber war der hansische Handel im Mittelalter zweifellos bei weitem der bedeutendste im atlantischen Europa, und die hansische Handelsflotte mit ihren 30—40000 t Tragfähigkeit wurde wohl von keiner anderen übertroffen. Die Bedeutung des Handels im Wirtschaftsleben der Menschheit hat eben seit dieser Zeit in ganz anderem Verhältnis zugenommen als die Menschenzahl.

Mit der Art, wie der hansische Handel im Auslande aufkam, wie Privilegien erworben und der Kaufschlag ausgeübt wurde, hing es zusammen, daß die hansische Kaufmannschaft an den fremden Handelsplätzen im allgemeinen geschlossen auftrat. Der gemeinsame Rechtsbesitz verkörperte sich sichtbar in der gemeinsamen Niederlassung, dem Kontor. Die vier großen Kontore zu Now-

gorod, Bergen, London und Brügge waren die Angelpunkte des hansischen Verkehrs[1]. Kein deutscher Kaufmann konnte an jenen Plätzen Handel treiben und der hansischen Privilegien genießen, wenn er nicht vom Kontor als berechtigtes Mitglied anerkannt war und sich der Aufsicht der Kontors unterwarf. Demgemäß wachte das Kontor über Einhaltung der vertragsmäßig zugestandenen Rechte, erließ Vorschriften über den Handel, vertrat seine Mitglieder bei Forderungen und Klagen und übte über sie die niedere (in Nowgorod auch die hohe) Gerichtsbarkeit aus. Es war also nur eine Aufsichts- und Schutzbehörde, diente nicht etwa genossenschaftlichem Handelsbetrieb; die Geschäfte blieben vielmehr jedem einzelnen Kaufmann überlassen. Die Verfassung der Kontore war nicht überall gleich, sondern hatte sich je nach den örtlichen Bedingungen verschieden entwickelt. An der Spitze standen ein oder mehrere jährlich gewählte Älterleute, denen ein weiterer Ausschuß von 9—24 Mitgliedern beratend zur Seite trat. Die laufenden Geschäfte führte ein ständiger Sekretär oder Klerk. Er verwaltete auch die Kasse; denn von den Mitgliedern wurde ein regelmäßiger Beitrag zu den Kontorunkosten, ein „Schoß", erhoben. In Nowgorod, Bergen und London bildeten die Kontore auch äußerlich geschlossene Höfe oder Wohnbezirke, deren Insassen sich einer Hausordnung fügen mußten. Eine strenge Hauszucht war am Platze; denn die meist jugendlichen Kaufgesellen, aus denen die Mehrzahl der Kontorgenossen bestand, neigten dazu, sich für das entbehrungsreiche eintönige Geschäftsleben durch übermütiges Austoben zu entschädigen. Berüchtigt sind ja die „Spiele" des Kontors zu Bergen, deren gesunder Grundgedanke, keine Weichlinge an diesem ausgesetzten Vorposten der Hanse zu dulden, zu maßloser Brutalität ausartete. In Brügge gab es keine dem St. Petershof, der deutschen Brücke und dem Stalhof entsprechende Niederlassung. Hier wohnte jeder hansische Kaufmann in der Stadt verstreut bei seinem „Hostelier", in dessen Person sich Gastwirt, Makler und Kaufmann vereinigten. Die Versammlungen der Genossenschaft fanden im Karmeliterkloster, erst seit der 2. Hälfte des 15. Jahr-

[1] Daß es auf Schonen nicht zur Bildung eines förmlichen Kontors im eigentlichen Sinne gekommen ist, hing mit dem dort auf wenige Wochen beschränkten Handelsbetrieb zusammen.

hunderts in einem eigenen Klubhaus am Osterlingeplatz statt, das zugleich dem Klerk zur Wohnung diente. — Ähnlich waren die kleineren Kontore oder Faktoreien eingerichtet, in denen gewöhnlich — im Gegensatz mindestens zu Nowgorod und Brügge — der Einfluß einer einzelnen Hansestadt oder Städtegruppe vorherrschte[1].

Die Zahl der in den Niederlassungen gleichzeitig anwesenden Kaufleute darf man sich nicht allzu groß vorstellen. Sie scheint 100—200 auch in den Hauptkontoren kaum überstiegen zu haben. In der Frühzeit des städtischen Handels war der deutsche Kaufmann durchweg als Wanderhändler seinem Erwerb nachgegangen, hatte die Ware selbst auf ihrem Wege vom Erzeuger zum Verbraucher begleitet. Wir sahen ja, wie sich daran die Entstehung grundlegender Einrichtungen der Hanse, wie der Gotländischen Genossenschaft und der Londoner Hanse, knüpft. Auch später, ja bis ins 16. Jahrhundert hinein, ist dieser Wander- oder Properhandel durchaus nicht völlig verschwunden, sogar auf gewissen Handelslinien die Regel geblieben. Aber je mehr sich der Handel im ganzen und die Betriebe im einzelnen vergrößerten, desto häufiger trat der Fall ein, daß der Kaufherr an seinem Wohnsitz bleiben mußte, um die Fäden des Geschäfts in der Hand zu behalten. Die Stellvertretung im Handel gewinnt seit Ende des 13. Jahrhunderts sichtbar an Boden. Entweder ging der Kaufmann mit einem oder mehreren anderen eine Handelsgesellschaft ein oder er entsandte einen Kommissionär. Beides kam nebeneinander, sogar gleichzeitig bei denselben Beteiligten vor. Junge, noch unvermögende Männer traten bei einem Kaufmann als Lehrlinge ein, wurden in Lohn und Kost genommen und erledigten auf Reisen seine Kommissionsaufträge. Oft aber machten die Geschäfte die jahrelange Anwesenheit eines Vertreters im Auslande notwendig. Dann wurde aus dem Handlungsdiener

[1] So trieben durch das Kontor zu Polozk hauptsächlich die Kaufleute von Riga ihren Handel mit Rußland, durch das von Kauen (Kowno) die von Danzig. Die Faktorei in Kopenhagen war im wesentlichen eine Niederlassung der wendischen Städte, die in Malmö eine solche Stettins. In Oslo und Tönsberg übten vor anderen Rostock und Wismar Einfluß, in den Faktoreien der englischen Ostküste Hull, Lynn, Boston, Ipswich die Osterlinge insgesamt, in Gr.-Yarmouth, ebenso in Amsterdam, Stavoren und Sluis die Hamburger.

(Knape, Kopgeselle) der „Lieger“ oder ständige Faktor. In der Regel hatte sich dieser schon selbständig gemacht, betrieb den Handel mit eigenem Kapital. Aus Kaufgesellen und Liegern setzte sich die Mehrheit der Kontorinsassen zusammen[1]. Im 15. Jahrhundert endlich finden wir nicht selten eine dritte Art des Kommissionsgeschäfts, wobei der Kaufmann sich einen am fremden Markt einheimischen Kaufmann als Kommissionär verpflichtete. Der Unterschied zwischen einem solchen und einem Lieger bestand nur darin, daß der erstere dauernd am Platze ansässig, daselbst verheiratet, oft von dort gebürtig war. Provision kannte man beim hansischen Kommissionsgeschäft (Sendeve ist der technische Name dafür) nicht, die Entschädigung bestand vielmehr darin, daß das Kommissionsverhältnis ein gegenseitiges war. Natürlich setzte diese Art des Kommissionshandels eine gewisse gleichmäßige Stellung der Parteien in bezug auf ihren Umsatz voraus, außerdem eine große Regelmäßigkeit und Beständigkeit der Verkehrsbeziehungen, zumal das Nachrichtenwesen noch recht mangelhaft entwickelt war. Der hansische Handel kannte überhaupt die Spekulation nicht in dem Umfang und Sinn wie der heutige Handel, der Gewinn floß ihm hauptsächlich zu aus den beständig wiederkehrenden Preisunterschieden im natürlichen Warenkreislauf, und er strebte je länger je mehr danach, Preisschwankungen, die aus dem Wettbewerb, besonders dem nichthansischen, folgten, auszuschalten. Die Spekulation hängt heute aufs engste zusammen mit der Einteilung des Handels in Warenzweige (Branchen), z. B. den Baumwoll-, Kaffee-, Kohlenhandel usw. Diese Einteilung aber war dem Mittelalter fremd. Wohl bedeutete der Übergang vom Proper- zum Kommissionshandel einen wichtigen Fortschritt in der Arbeitsteilung: der Kaufmann brauchte nicht mehr zehn Packen Pelzwerk, die er in Nowgorod erstanden, auf zehn verschiedene Märkte zu bringen, um sie einzeln abzusetzen, sondern konnte sie von seinem Wohnort aus an seine Vertreter an diesen Märkten senden, oder sie insgesamt an einen Kaufmann losschlagen, der seinerseits Beziehungen zu

[1] Oft waren diese Vertreter von Geburt keine Hansestädter, und die Frage, ob sie für ihre Kommittenten oder gar für sich selbst von den hansischen Privilegien Gebrauch machen durften, gab bisweilen Anlaß zu Schwierigkeiten mit den fremden Regierungen.

einem größeren Absatzgebiet unterhielt. Es fand also eine Sonderung der Kaufleute nach Handelsrichtungen in geographische Gruppen statt, die sich allmählich genossenschaftlich organisierten. Im Laufe des 15. Jahrhunderts setzte sich allgemein die Gliederung in Kaufmanns-Kompagnien durch. So gesellten sich in Lübeck den schon seit den Kriegen gegen König Waldemar bestehenden Genossenschaften der Schonenfahrer und der Bergenfahrer später die Kompagnien der Nowgorod-, Riga-, Flandern- und Englandfahrer bei. Die Neigung zu immer schärferer geographischer Sonderung der Handelszweige ist bezeichnend für die Spätzeit des hansischen Handels. Dagegen war die Warenspezialisierung, wie schon bemerkt, im allgemeinen ebenso unbekannt, wie die Scheidung in Groß- und Kleinhändler. Ein Angehöriger der Lübecker Rigafahrer z. B. handelte in Pelzwerk und Wachs ebenso gut wie in Flachs, Hanf, Pech, Teer, Getreide usw. Er verkaufte seine Waren nicht nur etwa an den Flandernfahrer im großen nach Packen und Fässern, sondern auch an Krämer und an die Verbraucher selbst nach Pfunden und Ellen. Den Kaufmanns-Kompagnien, deren Zwecke sich ungefähr mit denen unserer jetzigen Handelskammern decken, entsprachen als Fachvertretungen der Schiffer die Schiffergesellschaften, doch lag diesen vor allem die Pflege der Seelsorge und der Geselligkeit am Herzen. Der Stand der Schiffer war dem vornehmsten in der Stadt, dem der Kaufleute, völlig gleichgeachtet. Das Schiff, das er führte, war zwar nach unseren Begriffen winzig — ein Kogge von 100 Last = 200 t Ladefähigkeit galt schon als groß — und die Kunst der Nautik und Seemannschaft noch wenig entwickelt. Aber dafür mußte der Schiffer selbst ein gewandter Kaufmann sein, selbständig über die Ladung verfügen können, außerdem mit Wehr und Waffen umzugehen wissen, im Kampfe gegen Seeräuber und feindliche Kaper seinen Mann stellen. Stets war er auch als Partner am Schiffsbesitz beteiligt, fast immer die leitende Persönlichkeit im Reedereibetriebe, der freilich weit mehr noch als heutzutage ein bloßes Hilfsgewerbe des Seehandels bildete. Überhaupt gehört die scharfe Scheidung zwischen Kaufmann und Schiffer, Warenhandel und Reederei erst einer späteren Zeit an.

Seitdem die Hanse in der Gemeinschaft der Städte ihre Verkörperung fand, konnte sie daran gehen, auch durch inneren Aus-

bau ihres Handelssystems einen Schutzwall gegen die Fremde zu errichten. Dahin gehörten z. B. die Verbote der Handelsgemeinschaft zwischen Hansen und Nichthansen, des Kaufs von Raub- und Strandgut, die gemeinsame Regelung des Schuldrechts, der Erlaß von Schiffahrts- und Seemannsordnungen. Daß dieses Handelssystem einen monopolistischen Charakter trug, auf möglichsten Ausschluß der Fremden zielte, wird ja heute der Hanse nicht mehr, wie in den Tagen des Freihandels, als Verbrechen angerechnet werden. Die Gegner, denen die Hanse später erlag, Holländer und Engländer, haben jedenfalls nicht, wie ein volkstümliches Mißverständnis meint, eine freiere Handelsorganisation besessen, sondern im Gegenteil monopolistische Bestrebungen weit schärfer zum Ausdruck gebracht. Auch die inneren, sozialen Wirkungen der hansischen Handelspolitik werden heute auf Verständnis rechnen können. Sie waren vor allem darauf gerichtet, den Spielraum der Konkurrenz und Spekulation zu beschränken, vielen einen mäßigen, aber gleichmäßigen Gewinn zu sichern, die mittleren Existenzen zu begünstigen. Den Wahlspruch der preußischen Könige: Suum cuique hätte auch die Hanse auf ihr Panier schreiben können. Maßnahmen wie das Verbot der Winterschiffahrt und der Zwang zur Fahrt in Flotten wurden nicht nur aus Gründen der nautischen Sicherheit erlassen, sondern sollten auch den Wettbewerb dämpfen und den Nachteil der länger vom Eise gesperrten Ostseehäfen ausgleichen. Ergänzend traten diesen gemeinhansischen Ordnungen die handelspolitischen Bestrebungen der Einzelstädte zur Seite, die sich in den Worten Gästerecht und Stapelrecht verkörpern. Freilich standen sie oft genug auch im Widerstreit zum hansischen Gemeinschaftsgedanken. Das einzelstädtische Gästerecht bezweckte hauptsächlich, den unmittelbaren Verkehr der fremden Gäste untereinander und mit dem Hinterland zu verbieten. Gast sollte nur von Bürger kaufen oder ihm verkaufen. Dabei wurde oft, aber keineswegs immer, ein Unterschied zwischen Hansen und Nichthansen gemacht, den ersteren ein Vorzugsrecht eingeräumt. Mit dem für fremde Gäste bestehenden Verbot, ins Hinterland zu ziehen und mit Erzeugern und Verbrauchern selbst Handel zu treiben, berührte sich eng das Stapelrecht, d. h. der Anspruch, daß gewisse Waren der näheren oder ferneren Umgebung, besonders vom Oberlauf der Ströme, nur in der Stapelstadt zu

Markte gebracht werden durften. Alle größeren Mündungsstädte der deutschen Ströme vom Rhein (Köln) bis zur Düna (Riga) haben nach und nach ein Stapelrecht für die wichtigsten flußabwärts kommenden Waren beansprucht und mit mehr oder weniger Erfolg behauptet. In seiner Gesamtheit ersetzte dieses Stapelrecht der Mündungsstädte (und vieler Binnenstädte) bis zu einem gewissen Grade die fehlende Reichszollgrenze. Aber die Sache hatte auch ihre Kehrseite. Die Einförmigkeit des niederdeutschen Tieflands und der parallele Lauf der Ströme waren der Entstehung einer Einheit, wie sie die deutsche Hanse darstellte, günstig, solange die Städte große gemeinsame Interessen in Ost und West, überhaupt im Ausland besaßen. Wir erinnern an den oben angeführten Ausspruch, der den ostwestlichen Handelszug längs der Küste mit dem befestigenden Einschlag in einem Gewebe verglich. Es war jedoch nicht zu vermeiden, daß die lange kettenartige Erstreckung der Hansestädte von West nach Ost und die Gliederung in parallele Stromgebiete gleichzeitig gerade die Entstehung von Sonderinteressen und Sonderbestrebungen begünstigte. Fast jede größere Mündungsstadt suchte nicht nur die Herrschaft über den Flußhandel zu gewinnen, sondern hatte auch im gegenüberliegenden Ausland ein bevorzugtes Absatz- und Handelsgebiet, so z. B. Köln in England, Hamburg seit dem Ende des 15. Jahrhunderts in Island, die wendischen Städte in Dänemark und Norwegen. Die Folge war eine ständige Spannung zwischen den Sonderinteressen der Einzelstadt und ihrem Interesse am Gemeinschaftsrecht im Auslande. Neben dem Verhältnis zu Dänemark und der Frage des Übergangs zwischen Ost- und Westsee könnte man diese Spannung als das dritte immer wiederkehrende Grundproblem der hansischen Geschichte bezeichnen. Erst wenn man sich dies vergegenwärtigt, wird es recht klar, welch ungeheure Bedeutung der gemeinsame Rechtsbesitz im Auslande für das Bestehen der Hanse hatte. Solange die Privilegien wirksam waren und allen Mitgliedern Vorteil brachten, stand alles gut. Bedenklich aber mußte die Lage werden, wenn dies gemeinsame Band gelockert wurde oder gar gänzlich zerfiel.

Wir erwähnten früher, daß die Teilnehmer an der Hanse sich zwar gelegentlich als „gesamte Kaufleute des Römischen Reichs" oder ähnlich bezeichneten, daß sie aber stets einen geschlossenen

Kreis bildeten, der keineswegs alle Reichsangehörigen umfaßte. Den Umfang dieses Kreises, die Zahl der Hansestädte genau anzugeben, ist freilich noch jetzt kaum möglich. Die leitenden Männer der Hanse selbst haben es nicht gewußt und haben es geflissentlich vermieden, Wünsche, die namentlich von englischer Seite in dieser Richtung laut wurden, zu erfüllen. Nur in Einzelfällen lag ihnen daran, festzustellen, ob eine Stadt Hansestadt sei oder nicht. Die öfter genannte Zahl 72 oder 77 ist nichts als ein symbolischer Ausdruck für die große Menge der Hansestädte; in Wirklichkeit war deren Zahl in der Blütezeit weit größer. Wir begnügen uns hier, die bedeutenderen anzuführen, und zwar in landschaftliche Gruppen geordnet, eine Einteilung, die zwar schwankend und lose, im ganzen aber die am meisten durchgreifende war, wichtiger als die später zu erwähnende in Drittel oder Quartiere.

Den Mittelpunkt der Hanse bildete von jeher die Gruppe der wendischen Städte, zu denen man, außer dem Vorort und Haupt der ganzen Hanse, Lübeck, noch Wismar, Rostock, Stralsund, Kiel, Hamburg und Lüneburg rechnete. Stralsund übte wieder eine gewisse Leitung über die vorpommerschen Nachbarstädte Greifswald, Anklam, Demmin; Stettin stand mehr für sich, ebenso die kleinen hinterpommerschen Orte: Stargard, Gollnow, Kolberg, Rügenwalde, Stolp und andere. Lüneburg leitete über zu der bedeutenden Gruppe der sächsischen Städte, die sich um die Vororte Braunschweig und Magdeburg gruppierten. Unter den übrigen ragte noch Goslar, die alte Bergbaustadt, hervor; Hannover, Göttingen, Eimbeck, Northeim, Helmstedt, Ülzen, Hildesheim, Hameln und die ostsächsischen Halberstadt, Quedlinburg, Aschersleben, Halle schlossen sich an. Bremen, das über die kleinen Städte seines Bistums, Stade und Buxtehude, später eine gewisse Leitung ausübte, stand für sich, ebenso inmitten friesischer Umgebung das sächsische Groningen. Eine besondere Gruppe machten auch die altmärkischen Städte aus, Stendal, Salzwedel, Gardelegen, Tangermünde, Seehausen, Osterburg, denen sich jenseits der Elbe die kurmärkischen Berlin-Kölln, Alt- und Neustadt Brandenburg, Frankfurt a. O., Prenzlau, Pasewalk u. a. anreihten. Versprengte südöstliche Vorposten waren Breslau und Krakau. Auf der anderen Seite, jenseits der Weser folgten die westfälischen Städte, unter denen Dortmund und Münster einen gewissen Vorrang behaupteten.

Sonst wären noch Soest und Osnabrück, Minden und Paderborn, Herford und Lemgo hervorzuheben. Westfalen kann in gewissem Sinne als Mutterland der Hanse gelten, waren doch aus kleinen westfälischen Städtchen wie Medebach schon im 12. Jahrhundert Bürger nach Rußland gezogen. Nirgendwo sonst erstreckte sich Hanseberechtigung so weit auf kleine und kleinste Städte, ja auf die Dörfer des platten Landes, als in Westfalen. Wir müssen verzichten, sie hier sämtlich aufzuführen. Am Rhein gehörten neben der Hauptstadt Köln noch Emmerich und einige kleine bergische Städte der Hanse an, ferner von jeher schon die geldernschen Städte Harderwijk, Elburg, Zutfen, Tiel, Zaltbommel und das stiftutrechtsche Deventer. Die Mehrzahl der Hansestädte am Niederrhein ist erst spät, zu Beginn oder um die Mitte des 15. Jahrhunderts in die Hanse aufgenommen worden, so das klevische Wesel und Duisburg, vor allem die geldernschen Orte Arnheim, Nimwegen, Doesborg, Venlo, Roermond, im Oberstift Utrecht Kampen und Zwolle, die man mit Deventer, den Städten im Niederquartier Geldern und dem friesischen Stavoren zur Gruppe der südersseeischen Städte zusammenfaßte. Die Bürger des wallonischen Dinant hatten Hanserecht in England, obwohl ihre Stadt nicht als Hansestadt betrachtet wurde. Dagegen haben die holländischen und zeeländischen Städte (Amsterdam, Dordtrecht u. a.) niemals zur Hanse gehört, obwohl sie an den Privilegien in Schonen beteiligt waren, ebensowenig Utrecht und die friesischen Städte und Landorte, Stavoren ausgenommen. Im Osten standen die preußischen Städte, voran Danzig, Thorn, Kulm, Elbing, Braunsberg und Königsberg in einer Gruppe zusammen, doch scheint sich hier die Hanseberechtigung ähnlich wie in Westfalen auf das ganze Land des Ordens erstreckt zu haben. Unter den Städten, die der Hoheit des livländischen Landmeisters unterstanden, sind Riga, Reval, Dorpat, Pernau als Hansestädte hervorzuheben. Narwa war keine Hansestadt, wohl aber das alte Wisby auf Gotland; auch die deutschen Bürgerschaften in Stockholm und Kalmar werden wohl im Mitgenuß der hansischen Rechte gewesen sein.

Eine Bundesverfassung im eigentlichen Sinne konnte die Hanse ihrer Natur nach nicht besitzen, weil sie eben kein Bund war. Sie selbst hat es den Engländern gegenüber betont, „sie sei kein Corpus". Sie ließ es sich gefallen, wenn sie im Ausland als

eine geschlossene Territorialmacht betrachtet wurde, hat aber die völkerrechtlichen Befugnisse einer solchen nicht ausgeübt, z. B. niemals als Ganzes einen Krieg erklärt. Die Statuten, die sie sich 1366 gab, enthalten ausschließlich Grundsätze, die für die Teilnahme an den Auslandsprivilegien und für die Sicherung des Handels maßgebend sein sollten. Darin erschöpfte sich ihr Wesen. Die gemeinsamen Angelegenheiten wurden auf den Hansetagen verhandelt. Die Tagfahrten fanden je nach Bedarf, in der Blütezeit hansischen Lebens 1363—1400 durchschnittlich alle ein bis zwei Jahre, später in immer größeren Abständen statt, meist um Mittsommerszeit. Tagungsort ist in der Mehrzahl der Fälle Lübeck gewesen. Als stimmfähige Teilnehmer der Städte versammelten sich hier die Ratssendeboten, d. h. abgeordnete Ratsherren; Mandat und Instruktion hatten diese natürlich wieder vom heimischen Rate erhalten. Die Beschlüsse wurden in den sogenannten „Recessen" aufgezeichnet, die sich allmählich zu förmlichen Protokollen der Tagungen ausgewachsen haben. Neben den allgemeinen Hansetagen gingen Sonderversammlungen der einzelnen Städtegruppen einher, und bisweilen läßt sich die Grenze zwischen beiden schwer ziehen. Daß auf einem Hansetag sämtliche Hansestädte vertreten gewesen wären, ist ein Fall, der sich überhaupt niemals ereignet hat; meist sandten nur die größeren Städte ihre Boten, und selbst sie ließen sich oft durch andere vertreten. Der Unterschied zwischen „großen" und „kleinen" Hansestädten bestand lediglich darin, daß die letzteren (auch „Beistädte") genannt, der Kosten wegen nicht in der Lage waren, die Tagfahrten zu besenden. Ebensowenig wie zu einer Verfassung hat es die Hanse in ihrer Blütezeit zu einer geregelten Finanzordnung gebracht. Die Kosten für gemeinsame Seebefriedungen, Gesandtschaften usw. wurden meist durch Wertzölle in den Ausfuhrhäfen, sogenannte Pfundzölle, gedeckt oder den Kontoren auferlegt. Die Versuche, Matrikeln für regelmäßige Geldbeiträge aufzustellen, fallen erst in die Zeit des Niedergangs. Für Ausführung der Beschlüsse hatte die geschäftsführende Stadt zu sorgen, und das war zu allen Zeiten Lübeck. Die Stadt ist wegen ihrer Amtsführung oft genug angegriffen worden, aber die Gerechtigkeit fordert, zu gestehen, daß diese Angriffe meist unbegründet waren und oft bloßem Neid entsprangen. Keine andere Stadt war ihrem innersten Wesen nach

so mit der Hanse verwachsen, keine hätte die Leitung mit mehr Vorsicht, Klugheit und Tatkraft ausüben können. Lübeck hat sich mehrmals erboten, die undankbare Aufgabe der Geschäftsführung abzugeben, aber in den wenigen Fällen, wo die Travestadt tatsächlich auf die Leitung verzichten mußte, ist man rasch wieder auf sie zurückgekommen.

Die Glieder der Hanse haben ihren lockeren Zusammenhalt selbst als Mißstand empfunden und es an manchen Versuchen zu festerem Zusammenschluß nicht fehlen lassen. Seit den großen Erfolgen der Städte in den Kriegen gegen Dänemark und Flandern hatte sich das Selbstgefühl der Bürger mächtig gehoben. Nun drängten auch die bisher von der Teilnahme am Stadtregiment ausgeschlossenen Schichten der Handwerkerbevölkerung, die „Ämter", stürmisch nach Gleichberechtigung mit den Kaufleuten. Diese haben demgegenüber ein gemeinsames Auftreten der Städte durchgesetzt, gegen einzelne Bundesglieder, wo ein demokratisches Stadtregiment errichtet worden war, zu dem scharfen Mittel der Verhansung, d. h. des zeitweiligen Ausschlusses vom Privilegiengenuß, gegriffen und sogar 1418 nach dem besonders gefährlichen und der Hanse schädlichen Lübecker Aufstand die hansischen Statuten in diesem Sinne erweitert. Durchgreifenden Erfolg hat diese Maßnahme nicht gehabt, doch hat sich im allgemeinen die Herrschaft der mehr konservativ gerichteten kaufmännischen Kreise behauptet. Zur Bildung eines abgeschlossenen Patriziats ist es nicht gekommen.

Gefährlicher noch als die Bedrohung von innen durch die Volksbewegung war für die Städte und ihre Selbständigkeit die von außen, durch Adel und Fürsten. Ihr zu begegnen, sind mehrfach engere Verteidigungsbündnisse, sogenannte Tohopesaten, abgeschlossen worden, nicht nur innerhalb einer einzelnen Städtegruppe, sondern auch zwischen mehreren, z. B. 1427 zwischen den wendischen und sächsischen Städten. Eine allgemeine hansische Tohopesate, die dann tatsächlich den Charakter der Hanse verändert und sie den oberdeutschen Städtebünden ähnlich gemacht hätte, ist zwar vorgeschlagen worden (zuerst 1418), aber niemals zustande gekommen. Die meisten Hansestädte waren Landstädte, und es läßt sich nicht verkennen, daß sie den Druck der steigenden Fürstenmacht im Laufe des 15. Jahrhunderts immer schwerer empfinden mußten. Friedrich II. von Brandenburg hat es 1442

durchgesetzt, daß die märkischen Städte sich von der Hanse lösten. Umgekehrt ist es in Preußen der führenden Stadt Danzig gelungen, sich im Ordenskriege der schwächeren Herrschaft des Hochmeisters völlig zu entziehen. — Und wie verhielten sich die Hanse und das Reich zueinander? Die Antwort auf diese Frage muß lauten: eigentlich bestand zwischen beiden überhaupt kein Verhältnis. Die Blütezeit der Hanse, das 14., und 15. Jahrhundert, war für das Reich die Zeit der größten Auflösung und Schwäche. Die Kaiser waren kaum etwas anderes als mehr oder weniger mächtige Territorialfürsten und nahmen nur als solche Stellung zur Hanse, d. h. meistens haben sie sich nicht um sie bekümmert. Wenn Kaiser Siegmund sich einmal diesen Anschein gab, so geschah es nur, weil er in den Hansestädten mit Recht ergiebige Geldquellen vermutete. Umgekehrt hat die Hanse allerdings Aufgaben übernommen und gelöst, die von Rechts wegen dem Reiche zugefallen wären: Schutz und Vertretung des deutschen Seehandels und des Deutschtums im Auslande. Wahrscheinlich ist ihr auch der Nimbus, der nun einmal am Reich und Kaiser haftete, im Auslande zugute gekommen, namentlich in den Anfängen. Aber sie hat sich niemals ausdrücklich als ein Organ des Reiches ausgegeben, und sie konnte das auch gar nicht. Sie gab sich immer nur als das, was sie war, und als was sie sich allerdings mit Stolz bezeichnete: die deutsche Hanse. Ausdrücke wie „gesamte Kaufleute des Römischen Reiches" (oder ähnlich) konnten nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Hanse nur einen Teil der deutschen, ja nicht einmal die gesamte niederdeutsche Kaufmannschaft vertrat. Gerade das 15. Jahrhundert sollte es an den Tag bringen, daß bedeutende Gebiete und Städte Niederdeutschlands außerhalb der Hanse standen und fähig waren, den Kern zu einer zweiten deutschen Seemacht zu bilden.

IV.

Die Hanse im Kampfe gegen neue Handelsmächte.

Wenn uns die Geschichte der Hanse in ihrer mittelalterlichen Umwelt so eigenartig, man möchte sagen modern anmutet, so rührt dies davon her, daß die hansische Politik durchaus auf wirtschaftliche Ziele gerichtet war, und daß sie diese Ziele in der Hauptsache mit handelspolitischen und diplomatischen Mitteln zu erreichen suchte, kriegerischen Auseinandersetzungen aber so lange wie möglich aus dem Wege ging. Damit hängt auch der scheinbar unpersönliche Charakter der hansischen Geschichte zusammen; nur Nebenfiguren, etwa verwegene Seeräuber und Kaper, wie Klaus Störtebecker oder Paul Beneke, sind volkstümlich geworden, nicht die wirklich führenden Männer. Das ist erklärlich, denn die Politik der Hanse wurde in Körperschaften, in den Kontoren und den Ratskollegien der Städte gemacht. Aber gerade darin lag ihre Überlegenheit. In diesen Körperschaften war eine Überlieferung lebendig, sammelte sich ein Schatz von Erfahrungen an, die es den Nachfahren erleichterten, auch solche Aufgaben immer wieder in Angriff zu nehmen, deren Lösung zunächst nicht geglückt war. Die Stetigkeit verbürgte den Erfolg. Die leitenden Persönlichkeiten jener Kollegien waren sämtlich in ihrer Jugend als Kaufleute weit herumgekommen, sie waren in Nowgorod, Stockholm und Kopenhagen so gut zu Hause wie in Bergen, Brügge und London; die ausgedehnte Korrespondenz der Kaufleute und Kontore führte den Städten rasche und genaue Nachrichten in Menge zu. Die meisten Länder Europas füllte damals der Streit der Dynastien und Adelsparteien; was die Bürgerschaften und Städte erstrebten, war jenen Gewalten in ihrem Kampfe nebensächlich, oft unverständlich. Da fiel es den hansischen Diplomaten nicht schwer, die schwachen Punkte der Gegner zu erspähen. Die Geschichte der Hanse ist reich an Beispielen, wie Erfahrung, Aus-

dauer und überlegene Sachkenntnis sie über ihre fürstlichen Widersacher triumphieren ließen.

Von sichtbarem Erfolge gekrönt war zunächst die Haltung der Hanse in den Thronstreitigkeiten der drei skandinavischen Königreiche.

Bei der vielseitigen Berührung und engen Nachbarschaft, die von jeher die nordwestdeutschen Gebiete zwischen Elbe und Oder mit Dänemark verband, lag die Gefahr nahe, daß eines Tages das nordische Königreich mit einem dieser Territorien zu einem gemeinsamen Herrschaftsbereiche vereinigt werden könne. Eine Gefahr war dies für die Hanse namentlich deswegen, weil dann die Gültigkeit der so wichtigen Schonenschen Privilegien von der Willkür desselben Mannes abhing, der über den Kern der Hanse, die wendischen Städte — soweit sie Landstädte waren — landesherrliche Gewalt ausübte. Dann trat der Zustand ein, der sich schon zweimal, unter Waldemar dem Sieger und Erich Menved, als so verhängnisvoll erwiesen hatte. Als daher nach dem Tode Waldemar Atterdags (1375) die Frage entstand, ob die dänische Krone an den Sohn von Waldemars älterer Tochter Ingeborg, Albrecht von Mecklenburg, oder den der jüngeren Tochter Margarethe, Olaf von Norwegen, fallen solle, blieb nicht lange zweifelhaft, wessen Ansprüche von der Hanse begünstigt werden würden. Ihre wohlberechnete Zurückhaltung entschied für Olaf. Überhanpt vermied die Hanse, ihre Macht im Norden dauernd durch eine kriegerische Haltung und gewaltsame Maßregeln zum Ausdruck zu bringen. Die im Stralsunder Frieden ihr eingeräumten fünf Sundschlösser lieferte sie nach Ablauf der vertragsmäßigen Pfandzeit anstandslos aus. Eine neue Lage trat ein, als Olafs unerwarteter Tod seine Mutter zur Erbin der dänischen und norwegischen Macht werden ließ. Ihr mecklenburgischer Gegner Albrecht hatte sich inzwischen zum König von Schweden krönen lassen, aber bald danach geriet er bei Aasle in ihre Gefangenschaft, und die kluge, tatkräftige Margarethe sah sich im Besitz einer ungewöhnlichen Machtfülle, aller drei nordischen Throne zugleich. Auch angesichts dieses nicht unbedenklichen Umstandes wußte die Hanse mit Geschick eine entscheidende Vermittlerstellung zu behaupten. Sie brachte sich in den Pfandbesitz des von Margarethe vergeblich belagerten Stockholm und setzte die vorläufige Frei-

lassung des gefangenen Albrecht durch. Es waren schwere und verlustreiche Jahre für den hansischen Kaufmann. Die mecklenburgischen Anhänger Albrechts hatten einen Kaperkrieg gegen Dänemark begonnen, den sie auch nach des Königs Befreiung als wüste, zuchtlose Seeräuber, „Gottes Freunde und aller Welt Feinde", fortsetzten. Erst die Eroberung ihres Schlupfwinkels Wisby 1398 durch den Deutschen Orden setzte dem Treiben dieser „Vitalienbrüder" oder „Likendeeler" in der Ostsee ein Ende; in der Nordsee gelang es hansischen Friedeflotten durch die Vernichtung der Raubschiffe Michels', Störtebeckers und ihrer Kumpane in der Osterems und bei Helgoland (1400/01), das Übel wenigstens vorläufig zu dämpfen. Die Stellung der Hanse war stark genug, daß sich Margarethe ohne langes Sträuben zur Bestätigung ihrer Privilegien in allen drei nordischen Reichen bequemte; den Preis bildete Stockholm. Die Städte ernteten den vollen Ertrag langjähriger, geduldiger Bemühungen.

Auch weiterhin hat es Margarethe für richtig gehalten, eine freundschaftliche, wohlwollende Haltung gegen die Hanse einzunehmen. Die Krönung ihres Lebenswerkes war die Kalmarische Union von 1397, die Vereinigung aller drei skandinavischen Reiche unter einem Zepter. Es war ein Triumph dynastischer Politik, aber auch nichts weiter. Ein Segen, eine Quelle der Kraft ist sie den drei nordischen „Brudervölkern" nicht geworden, die Handelsstellung der Hanse, den Einfluß deutscher Kultur und deutscher Wirtschaft hat sie nicht erschüttert. Die hansischen Staatsmänner waren sich ohne Zweifel klar darüber, daß die Union bei dem ererbten Gegensatz zwischen dem dänischen und schwedischen Adel stets vielmehr eine Disunion sein werde. Sie haben ihr daher nicht die Bedeutung beigemessen wie einer Vereinigung Dänemarks mit Holstein oder Mecklenburg.

Ein Bestreben, den Wohlstand ihrer Untertanen durch Stärkung der eigenen Wirtschaftskräfte zu heben, ist bei Margarethe nicht zu erkennen. Und doch lagen solche Gedanken zu ihrer Zeit nicht mehr ganz außer dem Gesichtskreis der Herrscher. Allmählich hatte sich in vielen Ländern Europas die fürstliche Macht so gefestigt, daß sie daran gehen konnte, Verwaltung und Rechtsprechung aus den Händen ihrer lehensrechtlichen Träger in die der fürstlichen Beamten zu bringen. Der Feudalstaat wird nach und nach

durch den Beamtenstaat abgelöst. Die unausbleibliche Folge davon war, daß das Gedeihen der bürgerlichen Nahrung, die Hebung der nationalen Wirtschaft, des nationalen Handels für die Fürsten unmittelbares Interesse gewann, schon aus finanzwirtschaftlichen Gründen. Das 15. Jahrhundert scheidet darin zwei Zeitalter. Hier früher, dort später fand sich der Bund zwischen Fürstentum und Bürgertum zusammen, allerdings unter starkem Überwiegen fürstlicher Macht. Die ersten Grundlagen zum merkantilistischen und absolutistischen Staate des 17. und 18. Jahrhunderts sind damals gelegt worden.

Schon bald nach Beginn des 15. Jahrhunderts mußte die Hanse die Erfahrung machen, daß die neue Zeit auch neue Ideen und Mächte geboren hatte, mit denen sie sich notgedrungen auseinander zu setzen hatte. Der Aufschwung der hansischen Baienfahrt erregte die Mißgunst der Spanier. Diese unterhielten selbst eine rege Schiffahrt nach dem Swin und betrachteten die biskayische See als ihren Herrschaftsbereich. Einzelne hansische Schiffe wagten sich bereits seit Ende des 14. Jahrhunderts nach der Iberischen Halbinsel; aber dies erschien den Spaniern nicht so bedenklich, wie der Wettbewerb der Hansen in der Weinverschiffung von La Rochelle nach Flandern und England. Schon Heinrich III. von Kastilien hatte eine Navigationsakte erlassen, die den heimischen Schiffen in spanischen Häfen ein Befrachtungsvorrecht sicherte. Sein Nachfolger Johann II. beschritt die Bahn einer nationalen Schiffahrtspolitik noch entschiedener. Er stellte den spanischen Kaufleuten auf ihr Ansuchen die neubegründete kastilische Kriegsmarine gern zur Verfügung und ließ durch ein Geschwader im November 1419 eine zahlreiche hansisch-niederländische Handelsflotte auf der Höhe von La Rochelle wegnehmen und zerstören. Die Folge war ein jahrzehntelanger Kaperkrieg, der erst 1443 dadurch beigelegt wurde, daß beide Teile auf Schadenersatz verzichteten, die Hanse aber die Gültigkeit der spanischen Navigationsakte auch für La Rochelle anerkannte. Sie hatte formell den kürzeren gezogen, tatsächlich aber eher einen Erfolg davongetragen. Denn die Spanier fanden sich seitdem mit der Ausdehnung der hansischen Schiffahrt in die Biskayasee ab. Lissabon wurde seit der Mitte des 15. Jahrhunderts ein von Jahr zu Jahr stärker besuchter Endpunkt des deutschen Seeverkehrs.

Daß eine jüngere Generation von Herrschern jene oben gekennzeichneten neuen Anschauungen sich zu eigen gemacht hatte, trat besonders augenfällig bei dem Thronwechsel auf dem nordischen Unionsthron zutage. Der Nachfolger Margarethes, Erich von Pommern, ließ freilich dergleichen zunächst noch nicht vermuten. Als getreuer Schüler seiner Großtante hielt er an dem von ihr überkommenen Grundsatz fest, daß freundschaftliche Beziehungen zur Hanse für das Unionkönigtum am förderlichsten seien. Es ist bezeichnend für diesen Herrscher, der oft das Richtige wollte, aber in seinem Urteil über die Verhältnisse und in seinen Mitteln gewöhnlich fehlgriff, daß er jener Aufgabe am besten durch Verstärkung der äußeren Bürgschaften, durch ein Anklammern an papierene Verträge gerecht zu werden glaubte, für die wirklichen Interessen der Städte jedoch blind war. Schon sein noch zu Lebzeiten Margarethes ins Werk gesetzter Versuch, Holstein unter seine Macht zu beugen, mußte ihn in Gegensatz zu den Städten bringen. Es konnte Lübeck und Hamburg nicht gleichgültig sein, ob der Beherrscher des Sundes seine Oberhoheit auch auf die Straße über die holsteinische Landenge ausdehnte. Die Unruhen in den Städten, besonders der Lübecker Aufstand (s. oben S. 64) lähmten jedoch damals ihre politische Tatkraft und hinderten sie, wirksam in den Kampf einzugreifen. Erich glaubte sogar Anspruch auf besondere Dankbarkeit und Unterstützung zu haben, als mit seiner Hilfe der von den demokratischen Aufrührern eingesetzte holstenfreundliche Rat gestürzt wurde und der alte Rat wieder an das Ruder kam. Seinem fortgesetzten Drängen nachgebend, schlossen die wendischen Städte 1423 ein förmliches Bündnis mit ihm. Die erfahrenen Politiker des alten Lübecker Rates wünschten wohl ein freundschaftliches Einverständnis mit Dänemark, aber nur, soweit es sich mit dem Vorteil der Städte vertrug. Sie beteiligten sich gern und mit Eifer an der gemeinsamen Bekämpfung der von Holstein entsandten Kaperschiffe. Aber zu offener Parteinahme gegen Holstein waren sie nicht zu drängen, und mit großem Geschick verstand es Lübecks Bürgermeister Jordan Pleskow, den König jahrelang hinzuhalten. Noch mehr Bedenken mußte es in den Städten erregen, als Erich, jener Zeitströmung folgend, begann, dem heimischen Bürgertum und Kaufmannswesen größere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Er gelangte bald zu der Ansicht,

daß die weitgehenden Privilegien der Hansen sich weder mit seiner königlichen Würde noch mit dem Wohl seiner Untertanen vereinigen ließen. Ganz treuherzig suchte er die hansischen Gesandten zu überzeugen, daß die (formell längst bestehende) Freiheit der Hansen vom Strandrecht seinem Rechte Eintrag tue. Das Verbot jeglichen Handels auf dem platten Lande, die Beschränkung des Gästehandels innerhalb der dänischen Städte traf den hansischen Kaufmann in erster Linie und erfüllte ihn mit Besorgnis. Am meisten klagte der König über den lächerlich geringen Ertrag der alten Schiffszölle in Skanör-Falsterbo. Als er die Absicht äußerte, statt dessen von jedem den Sund passierenden Schiff eine neue, weit höhere Abgabe zu erheben, ließen ihm die Hansen keinen Zweifel darüber, daß ein solcher Sundzoll ihren Privilegien zuwiderlief. Endlich riß Erich die Geduld. Er forderte, auf den Wortlaut des Bündnisses von 1423 pochend, ernstlich ihre Bundeshilfe gegen Holstein, rüstete, als die Städte zögerten, seine Kriegsmacht, belegte hansische Schiffe und Waren mit Beschlag und erließ ein allgemeines Ausfuhrverbot. Da wurde es der Hanse klar, daß sie wie in den Tagen Waldemar Atterdags ihre politische Übermacht mit dem Schwerte erweisen mußte, wollten sie ihre Handelsstellung im Norden behaupten. Im Oktober 1426 sandten die verbündeten wendischen Städte ihre Absagebriefe an den König.

Lübeck und seine Genossinen fochten um die Behauptung der skandinavischen Privilegien, also für die ganze Hanse. Aber Dank und Unterstützung ist ihnen wenig geworden. Nur die pommerschen Städte schlossen sich an, der hansische Westen blieb ohne Teilnahme abseits stehen, und die Preußen sorgten sich nur um Freihaltung der Sundfahrt. Die wirksamste Kriegsmaßregel der Städte bestand aber gerade darin, den Sund für den Verkehr zu sperren; sie verwiesen den Ost-Westhandel inzwischen auf den Weg über die Trave und die Hamburg-Lübecker Landstraße. Es ist gar kein Zweifel, daß diese Maßnahme nur als eine vorübergehende gedacht war, aber ebenso läßt sich verstehen, daß die Preußen und Westdeutschen, vollends aber alle Nichthansen wenig Lust bezeigten, sich dieser Anordnung Lübecks zu fügen, die manchen Kreisen in der Travestadt im Augenblick einige Vorteile bringen mußte.

Der Krieg wurde zur See mit wechselndem Glücke geführt. Den Sund völlig zu sperren, erwies sich als unmöglich. Immerhin reichte die Sperre hin, um im Norden und Osten schweren Salzmangel hervorzurufen. Der jahrelang sich hinschleppende Krieg schlug dem Handel der Städte tiefe Wunden, so daß Rostock und Stralsund ihre Sache von der Lübecks trennten und mit Erich paktierten. Noch gefährlicher für Lübeck und seine Anhänger war der Gegensatz, in den sie zu den Holländern gerieten. Diese wollten die Sundblockade nicht gelten lassen, es kam zu Reibereien mit den städtischen Kriegsschiffen; die Holländer, von städtischen Freibeutern geschädigt, übten Vergeltung, eröffneten seit 1430 einen förmlichen Kaperkrieg. Anderseits stand es auch um Erichs Sache schlecht. Niederlagen gegen die Holsteiner, wirtschaftliche Notlage und wachsende Unzufriedenheit in seinen Reichen machten ihn dem Frieden geneigt. Den Ausschlag gab der Aufstand, der 1434 in Schweden gegen ihn losbrach. Wollte er die Unionskrone retten, mußte er sich den Rücken freimachen. Im Frieden zu Wordingborg (1435) gestand er den Städten den Genuß ihrer nordischen Privilegien zu, vermied aber, eine grundsätzliche Erklärung über deren Umfang zu geben. Er hatte während des Krieges, im Sommer 1429, begonnen, den geplanten Sundzoll zu erheben, und wenn er 1436 zu Kalmar die wendischen Städte davon befreite, so war das nur als vorläufiger und begrenzter Verzicht zu betrachten.

Das starre Festhalten Erichs an unhaltbaren Ansprüchen verschuldete die lange Dauer des Krieges mit ihren schweren wirtschaftlichen und finanziellen Lasten für die nordischen Völker. Der tiefe Riß, der zuletzt durch die Union ging, ließ erkennen, daß dieser dynastischen Verbindung keine wirkliche Annäherung der Völker entsprach. Als Erich 1438 seine Stellung unhaltbar werden sah und sich mit dem Reichsschatz nach Gotland zurückzog, wählten die Schweden Karl Knutson zum Reichsvorsteher, während der dänische Reichsrat die Krone dem Neffen Erichs, Christof von Baiern, anbot.

Die innere Spaltung der Union war für die Hanse von erheblicher Bedeutung. Mit den vertrauensvollen Beziehungen, wie sie unter Margarethe zwischen beiden Mächten bestanden hatten, war es ein für allemal vorbei. Anderseits blieb das Unionskönigtum

in seinem Mißverhältnis zwischen Ansprüchen und Kräften zu schwach, als daß es auf Verständigung mit Lübeck und der Hanse hätte verzichten können. Die Verbindung zwischen Schweden und der Hanse stand den Unionskönigen immer drohend vor Augen. Dieser Zwang, Rücksicht auf die Städte zu nehmen, war ihnen ein Dorn im Auge. Ihre Abhängigkeit von der Hanse wurde seit dem Kriege größer, damit aber auch ihr Mißtrauen. Grundsätzlich wandelten die Nachfolger des ersten Unionskönigs, Christof und Christian I., in ihrer Handels- und Wirtschaftspolitik in Erichs Bahnen, erhoben namentlich den Sundzoll weiter. Jeder Bundesgenosse, den sie gegen die hansische Handelsmacht ausspielen konnten, mußte ihnen willkommen sein. Sie fanden einen solchen in den Holländern.

Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts begannen die Städte der Grafschaften Holland und Zeeland sichtlich aufzublühen. Tuchweberei und Brauerei bildeten die Grundlage ihres Gedeihens. Das Anschwellen der Bevölkerung zog natürlich vermehrten Nahrungsbedarf nach sich. Nur zum Teil konnte dieser im Lande selbst gedeckt werden. Noch heute ist Holland ja vorwiegend ein Land der Viehzucht. Getreide dagegen mußte man, wie in Flandern schon lange, von außen zuführen, und zwar aus der Kornkammer Atlantisch-Europas, aus dem Ostseegebiet. Dabei machte sich von vornherein eine Arbeitsteilung geltend. Während das Tuch- und Braugewerbe in den südlichen Teilen Hollands seinen Hauptsitz hatte, zogen die Städte des Nordens, Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen usw., vor allem aber die Dörfer des „Waterlandes" (nördlich von Amsterdam) den Unterhalt ihrer Bewohner vornehmlich aus Schiffahrt und Reederei. Wir sehen hier wie in Friesland im scharfen Gegensatz zu dem durchaus städtischen Gewerbe der hansischen Schiffahrt eine Bauernschiffahrt emporkommen. Auch die Heringsfischerei kam damals in Holland mehr in Aufnahme, ihr Ertrag verdrängte allmählich den von den Hansen eingeführten Schonenhering aus seinem westdeutschen Absatzgebiet. Die Fischerei war eine gute Schule der Seemannschaft. Groß geworden aber ist die holländische Reederei hauptsächlich durch den Betrieb der Kornschiffahrt aus der Ostsee.

Es ist oft behauptet worden, die Hanse habe von vornherein dieses Vordringen der holländischen Schiffahrt in die Ostsee als

einen Einbruch in ihren Wirkungsbereich betrachtet; sie habe es völlig verhindern, aus der Ostsee ein mare clausum machen wollen. Diese Anschauung ist unrichtig. Solange die Holländer nichts weiter taten, als für ihren Bedarf Getreide aus Danzig zu holen, war der Hanse die holländische Ostseeschiffahrt gleichgültig. Zwei Dinge aber mußten ihren Widerspruch hervorrufen. Die Holländer suchten vielfach mit den Getreideerzeugern, Bauern und Rittern, unmittelbar in Verbindung zu treten, weil sie durch diese Umgehung des städtischen Handels das Korn billiger bekamen. In abgelegenen Buchten und Küstendörfern, sogenannten Klipphäfen, holten sich die Holländer solche Ladung. Dieser Betrieb war unvereinbar mit den hansischen Grundsätzen des Gästerechts und Stapelrechts. Zweitens aber kam es, je länger und je zahlreicher holländische Schiffe in der Ostsee verkehrten, desto häufiger vor, daß sie auch livländische Häfen aufsuchten, um als Zuladung wertvolle Stapelgüter zur Verfrachtung nach den Niederlanden anzunehmen. Sie bereiteten damit der hansischen Schiffahrt einen lästigen, frachtpreisdrückenden Wettbewerb, und vor allem, es lag die Gefahr nahe, daß die Holländer sich auch am Handel in Livland zu beteiligen begannen und daß sie die russischen Waren nicht auf den ordnungsmäßigen Stapel in Brügge brachten. Wenn sich die Hanse dagegen wehrte, so geschah es also aus denselben Gesichtspunkten, die schon im 13. Jahrhundert die süderseeischen Städte und Lübeck veranlaßt hatten, gegen die Schiffahrt der bäuerlichen Friesen nach Gotland zu protestieren (s. o. S. 27). Auf den für die Ausbildung des hansischen Handels- und Verkehrssystems so wichtigen Hansetagen von 1417 und 1418 beschäftigte sie sich zum ersten Mal eingehend mit der holländischen Schiffahrt, verbot den Besuch der Klipphäfen und den Handel der Holländer in Livland. Weitergehenden Anträgen der wendischen Städte, den Holländern auch die bloße Frachtschiffahrt nach Livland zu untersagen, mochten die livländischen Städte ihre Zustimmung nicht geben, weil ihnen das billige Laderaumangebot der Holländer Vorteil brachte.

Es hatte seinen guten Grund, daß sich die Hanse gerade gegen die Störung des Stapelverkehrs so empfindlich zeigte. Denn der Stapel zu Brügge wurde mehr und mehr ihr Schmerzenskind. Brügge hatte zu jener Zeit den Höhepunkt seiner Ent-

wicklung überschritten, deutliche Anzeichen des Niedergangs waren zu bemerken. Die lange Zeit wirtschaftlich zurückgebliebenen Nachbargebiete Brabant, Zeeland und Holland hatten den Vorsprung Flanderns inzwischen eingeholt und boten gleiche, wenn nicht bessere Absatz- und Handelsmöglichkeiten für Stapelwaren. Die holländische und englische Tuchweberei machte der flandrischen erdrückende Konkurrenz. Der Hafen von Brügge, das Swin, versandete trotz aller aufgewendeten Mühe, ihn fahrbar zu erhalten, so sehr, daß besonders die tiefgehenden preußischen Getreideschiffe sich dem aufblühenden Amsterdam zuwandten. Vor allem aber zog die Scheldestadt Antwerpen mit ihren Vorhäfen Middelburg, Arnemuiden, ter Veere, den Verkehr an sich. Auch abgesehen von den Antwerper Messen hielten sich das Jahr über in nichtflandrischen Städten „wilde Läger", wo Stapelwaren gehandelt wurden.

Entscheidenden Einfluß auf diese Umwälzung der Handelsverhältnisse in den Niederlanden übte schließlich die Bildung des Burgundischen Staates in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts. Die Behördenorganisation des niederländischen Gesamtstaates unter burgundischem Zepter hat wie die keines anderen Landes das Vorbild geliefert für den Beamtenstaat der Neuzeit. Die Herzöge nahmen bei ihren Verwaltungsreformen keine Rücksicht auf Vorrechte und alten Brauch. Brügge und Flandern sahen sich auf einmal in engste Verbindung mit ihren Nachbarprovinzen gebracht. Sie mußten sich eine neue Ordnung der Gerichtsbarkeit, neue Zölle, ein neues Münzwesen gefallen lassen. Ein Aufstand Brügges wurde 1436 rasch niedergeschlagen und kostete die Stadt einen großen Teil ihrer Privilegien. Die Unzufriedenheit der Bürgerschaft machte sich nun auch gegen die Hanse Luft, es kam zu blutigem Massenmord, zu vorübergehender Umsiedlung des Kontors nach Antwerpen, und der Kaufmann sah sich immer öfter vor die Frage gestellt, ob es nicht ratsam sei, den Stapel von Brügge nach anderen Orten zu verlegen oder ihn aufzuheben.

In auffälligem Gegensatz zu Flandern suchten und fanden die Holländer gerade an dem Burgundischen Staate, dem sie sich 1433 endgültig angliederten, einen Rückhalt für ihr wirtschaftliches Emporstreben. Die burgundischen Herzöge waren entschieden ge-

willt, Gewerbe und Handel ihrer Untertanen den Fremden gegenüber zu stützen, soweit sich dies mit dem Ausbau ihrer eigenen fürstlichen Machtstellung vertrug. Der Zugehörigkeit zu dem mächtigen burgundisch-niederländischem Gesamtstaat haben es die Holländer im 15. und 16. Jahrhundert mit in erster Linie zu danken, daß sie die Interessen ihrer Schiffahrt gegen die Hanse und andere Wettbewerber rücksichtslos zur Geltung bringen konnten. Unter burgundischem Zepter erwuchs hier im Gegensatz zur Hanse eine zweite niederdeutsche, aber reichsfeindliche Seemacht. Denn die Burgunderherzöge wollten, obwohl der größte Teil ihrer Länder innerhalb der Reichsgrenzen lag, von einer Zugehörigkeit zum Reiche nichts wissen. Abgesehen von diesem Rückhalt an einer Militärmacht, an dem es der Hanse nur allzusehr gebrach, hatte Holland noch den Vorzug territorialer Geschlossenheit und damit größerer Einheitlichkeit in den wirtschaftlichen Bedürfnissen und Zielen.

Die Sundsperre durch die Schiffe der wendischen Städte im Kriege gegen Erich von Pommern hatte, wie erwähnt, zum ersten Mal gewaltsame Zusammenstöße und einen Kaperkrieg mit den Holländern zur Folge gehabt. Die Entscheidung zog sich noch eine Weile hinaus. Die Holländer forderten wiederholt die Aufhebung der gegen ihre Ostseeschiffahrt gerichteten hansischen Beschlüsse. Als aber 1438 der Waffenstillstand ablief, ohne daß die Hanse Miene machte, ihnen darin zu Willen zu sein, waren sie entschlossen, Gewalt anzuwenden. Sie hatten in der Zwischenzeit ihren Anschluß an Burgund vollzogen. Im Mai 1438 überfielen sie die heimkehrende hansische Baienflotte und nahmen die preußischen und livländischen Schiffe weg. In dem Kaperkrieg, der sich nun entspann, hatten die wendischen Städte wieder allein die hansische Sache zu führen. Die Preußen waren durch ihre Kornausfuhr bereits so eng an die holländischen Interessen gebunden, daß sie trotz jener Gewalttat tätige Mitwirkung versagten, sich auf diplomatische Proteste beschränkten. Die Sundsperre wurde diesmal mit Hilfe König Christofs von Dänemark streng durchgeführt. Eine schwere Getreideteuerung in Westeuropa trug vollends dazu bei, die Kriegslust der Holländer zu dämpfen. Großer kriegerischer Erfolge zur See, wie sie ihnen eine spätere Zeit angedichtet hat, konnten sie sich trotz umfangreicher Rüstungen ebensowenig rühmen.

Aber ein anderer Umstand kam ihnen zu Hilfe. Christof hatte endlich gegen Ende 1440 alle drei Reiche der Union unter seine Botmäßigkeit gebracht, fühlte sich fester im Sattel und hoffte mit Hilfe der Holländer sich auch der Vormundschaft der Hanse entwinden zu können. Er gewährte ihnen freien Verkehr. Die wendischen Städte fürchteten für ihren nordischen Handel und lenkten ein. Im Waffenstillstand zu Kopenhagen 1441 verzichtete die Hanse auf Durchführung der gegen die holländische Schiffahrt gerichteten Verordnungen. Das politische Ergebnis des Krieges war also eine Niederlage der Hanse.

Auch weiterhin blieben die Anstrengungen der Hanse, den Stapelverkehr und damit den wertvollsten Teil ihres Ostseehandels in den alten Bahnen unter ihrer Aufsicht zu halten, vergeblich. Das früher mehrmals mit Erfolg angewandte Mittel, den Stapel vorübergehend in die Nachbarschaft zu verlegen, um Brügge und Flandern zur Nachgiebigkeit gegen hansische Forderungen zu zwingen, versagte bei dem letzten Versuch (Stapelverlegung nach Deventer und Utrecht 1452—57) völlig, weil die Nachbargebiete jetzt ebenso unter burgundischer Hoheit standen wie Brügge selbst. Ebensowenig hatte die Hanse Glück, als sie umgekehrt versuchte, Brügge und den flandrischen Ständen gegen den Herzog den Rücken zu stärken, indem sie durch Zwang den Brügger Handel belebte und das Kontor durch eine Neuordnung mit erweiterten Befugnissen ausstattete. Hansische Güter sollten fortan nur in hansische Schiffe verfrachtet, Stapel- und Ventegut bei der Beförderung nach Westen reinlich getrennt bleiben. Alles eigentliche Stapelgut wurde auf den Weg über Lübeck-Hamburg verwiesen und durfte nur auf den Stapel zu Brügge gebracht werden. Den Holländern und den Sundfahrern überhaupt blieb also nur die Verfrachtung des Ventegut s, der billigen Massenware. Das war der wesentliche Inhalt der Stapelzwangsbestrebungen, die in der großen „Reformacie" des Stapels von 1470 zusammengefaßt wurden. Niemals ist es klarer zum Ausdruck gekommen, daß die hansischen Staatsmänner die eigentümliche Lage Lübecks und Hamburgs in der Übergangszone zwischen Ostsee und Westsee dazu benutzen wollten, der Hanse das Monopol auf die russisch-baltische Ausfuhr und auf die Tucheinfuhr nach dem Osten zu erhalten. Tatsächlich fiel der Vorteil der Hanse mit dem Lübecks zusammen,

aber Neid und Mißgunst deuteten das Verhalten Lübecks, als ob es nur Gewinn für sich suche. Die heftigste Gegnerschaft ging von Köln aus. Kölns Handel befand sich seit dem Ende des 14. Jahrhunderts im Niedergang. Da die Stadt nach Brabant alte und rege Handelsbeziehungen unterhielt, erhoffte sie gerade von einer Auflösung des Brügger Stapels, von einer Abwanderung des Stapelverkehrs nach Antwerpen eine Neubelebung ihres Handels. Die Schwächung des Brügger Kontors war ihr ferner deshalb willkommen, weil Lübecks Einfluß darin mehr als ihr eigener zur Geltung kam. Als das Aufsichtsrecht des Kontors über den gesamten hansischen Handel in den Niederlanden auf Betreiben Lübecks durch die Verordnung wirksam gemacht wurde, daß die hansischen Kaufleute auf allen niederländischen Märkten den Kontorschoß entrichten sollten, weigerte sich Köln, den Schoß zu zahlen. Ja, es verletzte die vornehmsten Grundsätze hansischer Gemeinschaft, indem es den Schoßstreit vor das Gericht des burgundischen Herzogs brachte. Das verräterische Verhalten der Kölner im Kampfe mit England machte es schließlich der Hanse zur gebieterischen Pflicht, das widerspenstige Glied aus ihrer Gemeinschaft auszuschließen.

Das Verhältnis der Hanse zu England bietet vielleicht das augenfälligste Beispiel der Überlegenheit hansischer Diplomatie über die auf dynastische Ziele gerichtete Politik eines mittelalterlichen Feudalstaats. Die Engländer unterhielten Verkehr mit Danzig. Sie holten dort Korn und Holz und erschienen seit der Mitte des 14. Jahrhunderts Jahr für Jahr in größerer Zahl. Auch die Gastreisen englischer Ritter und Prinzen zum deutschen Orden, in dessen Diensten sie sich im Kampfe gegen die Litauer die Sporen verdienten, trugen dazu bei, die Beziehungen zwischen Preußen und England besonders eng zu knüpfen. Unter Eduard III. blühte die englische Tuchweberei auf. Damit brach eine neue Zeit für den Handel der Engländer an. Sie begannen, planmäßig Absatzgebiete zu suchen. In der Gesellschaft der Merchant Adventurers, der „Wagenden Kaufleute", trat der Hanse zum ersten Male eine Organisation des englischen Wagehandels entgegen. Seit 1388 besaßen diese ein eigenes Versammlungshaus in Danzig, drei Jahre später bestätigte Richard II. ihren dortigen Ältermann. Das Vordringen der englischen Tuchhändler wurde von der Hanse mit

scheelen Blicken betrachtet. Es kam zu heftigen Zusammenstößen, zum Abbruch der Handelsbeziehungen (1388, 1404/5). Der Widerstand der Hanse war zunächst nicht sehr erfolgreich. Denn der Orden neigte aus Freundschaft zum englischen Königshaus und Rittertum dazu, die Engländer zu begünstigen, und die preußischen Städte, obwohl der hansischen Monopol- und Gästepolitik geneigt, waren doch allzugern bereit, um augenblicklicher Vorteile willen die allgemeine Sache der Hanse preiszugeben. Trotzdem machten die Engländer im 15. Jahrhundert keine guten Fortschritte. Die englischen Könige waren durch ihre Pläne gegen Frankreich und durch den Streit der Herrscherhäuser in Anspruch genommen, die englische Kaufmannschaft fand an ihnen keinen stetigen und festen Rückhalt. Da der Gegensatz gegen Frankreich den englischen Handel im Südwesten stark behinderte, war er um so mehr darauf angewiesen, sich die Ausfuhrwege nach Norden und Osten offenzuhalten. Es hätte einer geschickten Verhandlungskunst nicht allzu schwer fallen müssen, die Gegensätze zwischen der Hanse und Burgund, oder zwischen der Hanse und Dänemark zum Vorteil Englands auszubeuten. Aber das gelang den Engländern nicht. Brutale Gewalttaten gegen Deutsche und Dänen, die zweimalige Wegnahme der hansischen Baienflotte verbesserten die Lage des englischen Handels wenig. Sie sind aber insofern vorbildlich gewesen, als sie schon jene geschickte Ausnutzung populärer Lieblingsvorstellungen (hier der „Herrschaft über die narrow seas") zugunsten der Habgier eines kleinen Kreises führender Persönlichkeiten verraten, die später für die englische Politik so bezeichnend gewesen ist. Auch die beispiellose Unehrlichkeit, die sie bei den Schadenersatzverhandlungen an den Tag legten, zeigt, daß die Engländer des 15. Jahrhunderts nicht so verschieden von denen des 20. waren, wie häufig behauptet wird. Lübeck wartete geduldig den günstigen Augenblick zur Vergeltung ab. Und dieser kam, als König Christian von Dänemark 1468 englische Schiffe durch Danziger Kaper, die er in seine Dienste genommen, beschlagnahmen ließ, um sich für englische Gewalttätigkeiten auf Island schadlos zu halten. Die Engländer schoben ergrimmt die Schuld auf die Hanse, schlossen den Stalhof, belegten alles hansische Gut mit Arrest und die deutschen Kaufleute mit schweren Geldstrafen. Aber der Zeitpunkt war schlecht gewählt. Lübeck sah die Hanse, auch die sonst eigenbrödlerischen

Preußen, geschlossen auf seiner Seite. Nur Köln fiel aus Haß gegen Lübeck der Hanse in den Rücken, paktierte gesondert mit den Engländern. Der englische Bürgerkrieg setzte die Hanse in den Stand, den Gegensatz der zwei Mächtegruppen auszunutzen, die sich um die rote und die weiße Rose scharten. Ihr Kampf gegen England wurde zu einem Kampf gegen die Lancasters, gegen Warwick und seinen Gönner, Ludwig XI. von Frankreich. Auf der anderen Seite verfolgte Karl der Kühne von Burgund gerade Angriffspläne gegen das deutsche Reich, brauchte dazu aber Frieden mit der Hanse und vermittelte ein Abkommen mit seinem Bundesgenossen, dem landesflüchtigen York, Eduard IV. Der König, sonst ein Freund des englischen Kaufmannsstandes, konnte nur mit Hilfe der hansischen Seemacht den verlorenen Thron zurückgewinnen. Geleitet von hansischen Seglern, führte er sein Heer von den Niederlanden nach England hinüber. Der unerwartete Ausgleich zwischen der Hanse und Frankreich mußte Eduard vollends davor warnen, durch Bruch seiner Zusagen die Städte auf die Seite seiner Gegner zu treiben. Das Endergebnis war ein glänzender Sieg der hansischen, vom Lübecker Bürgermeister Heinrich Castorp meisterhaft geleiteten Diplomatie. Im Frieden zu Utrecht 1474 bestätigte England aufs neue die hansischen Privilegien in vollem Umfang und überließ der Hanse zum Ersatz ihres Schadens die Stalhöfe zu London, Boston und Lynn als dauerndes Eigentum. Der Friede hat die Vorzugsstellung der Hanse in England noch einmal für mehr als drei Menschenalter befestigt. Der englische Kaufmann in Danzig dagegen blieb dem Druck des städtischen Gästerechts unterworfen.

Auch in anderer Beziehung bildet der Utrechter Friede einen Markstein in der Geschichte der Hanse.

Köln hatte das Spiel verloren. Es mußte nachgeben und erlangte auf der Tagfahrt zu Bremen 1476 unter ziemlich glimpflichen Bedingungen Wiederaufnahme in die Hanse. Man wollte nicht den ohnehin bitteren Zwist durch die äußerliche Demütigung eines so wichtigen Mitglieds verewigen. Trotzdem hat der Kölner Schoßstreit noch lange vergiftend in der Hanse nachgewirkt.

Dagegen gelang es der Hanse nicht, den Holländern in der Frage des Ostseehandels ihren Willen aufzuzwingen. Nach der letzten Stapelverordnung hätten die Holländer ihre eigenen Tuche,

soweit sie zur Ausfuhr nach dem Osten bestimmt waren, sämtlich zuvor auf den Stapel nach Brügge bringen müssen. Das war für sie unannehmbar. Sie setzten es bei den Verhandlungen in Utrecht durch, daß sie bis auf weiteres vom Stapelzwang befreit blieben. Damit war der letzte Versuch der Hanse, die alte Zusammenfassung des Ostwesthandels in Brügge zu erneuern und zu befestigen, zum Mißlingen verurteilt. Allzusehr widerstrebte hier ihre Handelspolitik dem natürlichen Gang der Entwicklung. Der Verkehr neigte nun einmal zu einer gleichmäßigeren Ausbreitung über die verschiedenen Provinzen der Niederlande. Noch konnte man zweifelhaft sein, welchem Platze der Löwenanteil vom Erbe Brügges zufallen werde. Antwerpen übte durch seine freie Handelsverfassung große Anziehungskraft auf die fremden Kaufmannschaften aus. 1446—50 machten sich hier die englischen Merchant Adventurers heimisch, 1459 siedelten die Portugiesen und Venetianer über, um die Wende des Jahrhunderts ließen sich die Oberdeutschen nieder, und 1468 erwarb auch der hansische Kaufmann ein eigenes Haus. Die Scheldestadt wurde mehr und mehr ein Mittelpunkt des Tuch- und Kolonialwarenhandels, sowie des Geldverkehrs. Dagegen entwickelte sich Amsterdam zum größten Getreidemarkt und Schiffahrtsmittelpunkt der Niederlande.

Der Utrechter Friede hatte noch einmal aller Welt gezeigt, daß die Hanse eine Macht sei, die im Widerspiel der europäischen Politik entscheidend mitzusprechen hatte. Aber überall wuchsen neue Gegner und Wettbewerber empor, und man kann nicht sagen, daß der Zunahme des äußeren Druckes erhöhte Einigkeit und Festigung im Inneren entsprach.

V.

Der Untergang der Hanse.

Die Handelsmacht der niederdeutschen Städte gründete sich auf ihre Selbständigkeit. Diese wieder war eine Folge davon, daß die deutschen Könige den Gliedern des Reichs ungewöhnliche Freiheit der Entwicklung verstatten mußten, um ungestört nach der Kaiserkrone und nach der Weltstellung streben zu können, die der Besitz Italiens ihnen zu verbürgen schien. Auf die gleiche Ursache ist aber auch das Aufkommen der europäischen Nationalstaaten zurückzuführen. Indem das weltliche und das geistliche Haupt des Abendlandes, Kaiser und Papst, im Ringen um die Leitung der Universalmonarchie ihre Kräfte erschöpften, wurde das Weltreich des Westens selbst zu einem Phantom; die einzelnen Völker Europas schufen aus sich heraus lebenskräftige Staatsgebilde, und es entstand jenes Nebeneinander von Staaten, das bis zur Gegenwart die politische Form Europas geblieben ist. Naturgemäß brauchten die Nationalstaaten längere Zeit als die Stadtstaaten, bis sie im Innern gehörige Gestalt gewonnen hatten und nun nach außen wirksam auftreten konnten; sobald dies aber geschehen, zeigte sich, daß sie weit mächtiger, an Kräften reicher waren als die in ihrer Vereinzelung hilflosen deutschen und italienischen Bürgerrepubliken. Im 16. Jahrhundert kommt diese Entwicklung völlig zum Durchbruch, das Zeitalter der Universalmonarchie und des Lehnstaats ist zu Ende, das der Nationalstaaten beginnt. Gern werden die überseeischen Entdeckungen um die Wende des 15. Jahrhunderts als die Triebkräfte bezeichnet, die Europa umgestaltet haben. Aber diese Unternehmungen sind viel weniger eine Ursache der veränderten Richtung der europäischen Geschichte, als eine Folge der neuen staatlichen Entwicklung, ein Ausdruck des Strebens der Nationalstaaten nach Macht und Ausdehnung. Die Anschauung, daß die Macht der Krone sich am

sichersten auf Gewerbe und Handel des heimischen Bürgertums stütze, daß das Geldwesen des Staates am reichlichsten aus dieser Quelle gespeist werde — im 15. Jahrhundert von einzelnen Fürsten mehr geahnt als folgerichtig vertreten — wird im Laufe des 16. Jahrhunderts Gemeingut fürstlicher Denkweise; im 17. Jahrhundert findet sie als System des Merkantilismus ihre theoretische und praktische Vollendung. Was bisher den Vorzug der deutschen Städte ausgemacht hatte, ihre Unabhängigkeit, wurde diesen neuen, übermächtigen staatlichen Gewalten gegenüber ihr Verhängnis.

Der erste gefährliche Angriff auf den Kern der hansischen Handelsstellung, das Monopol des Ostseehandels, ging von den Holländern aus. Es war der Hanse nicht gelungen, die Holländer von der Tuchzufuhr unter Umgehung des Stapels, von der Livlandfahrt, von der Beteiligung am russischen Handel fernzuhalten, sie auf die zwar umfangreiche, aber für die hansische Handelsherrschaft weniger wichtige Korn- und Holzschiffahrt von Danzig zu beschränken. Fast Jahr für Jahr nahm die Zahl der holländischen Sundfahrer zu, sie übertraf mit etwa 500 jährlich durchpassierenden Schiffen um die Wende des 15. Jahrhunderts (1497) wahrscheinlich schon die Zahl der hansischen[1] und erreichte 40 Jahre später (1539) bereits das erste Tausend. Zwar kommt es auf diese Zahlen unmittelbar weniger an, denn es handelte sich nicht in erster Linie um einen Gegensatz der Schiffahrt, sondern des Handels. Aber sie lenken den Blick auf die Stelle, wo schließlich die Entscheidung fallen mußte. Nachdem der Versuch, die Holländer mittelbar durch Erneuerung des Brügger Stapels fernzuhalten, mißglückt war, schien es immer noch möglich, ihnen an den Toren der Ostsee, im Sunde, mit Gewalt den Eingang zu erschweren. Voraussetzung dazu war, daß die Hanse in den Schlüsselbewahrern des Sundes, den dänischen Königen, Bundesgenossen fand.

Aber gerade das war nicht der Fall. Die politische Vormundschaft der Hanse, eine Folge ihrer wirtschaftlichen Herrschaft, mußte die Könige immer geneigt machen, die Holländer zu begünstigen. Das war schon unter Erich von Pommern an den Tag getreten, und das wurde noch deutlicher, als Christian I.

[1] Die in den Sundzollregistern 1497 verzeichnete Zahl von 277 hansischen Schiffen (einschließlich der niederländisch-süderseeischen Hansestädte) ist infolge unvollständiger Anschreibung sicher zu niedrig.

1460 schließlich doch erreichte, was die Hanse seinen Vorgängern mit aller Kraft verwehrt hatte, die Vereinigung Schleswig-Holsteins mit Dänemark. Schon im Jahre darauf verlieh Christian den Amsterdamern ein Privileg für den Überlandverkehr auf der Strecke Husum—Flensburg, die als Konkurrenz zur Hamburg—Lübecker Landstraße gedacht war. Die nächsten vier Jahrzehnte blieben die Beziehungen zwischen der Hanse und Dänemark zwar äußerlich freundschaftliche. Aber bald nach Beginn des neuen Jahrhunderts kam es zum Bruch. König Hans warf den wendischen Städten Begünstigung der aufständischen Schweden vor. Es ist die typische Konstellation: auf der einen Seite die Hanse und das unionsfeindliche Schweden, auf der anderen Dänen und Holländer.

Drei Seekriege hat Lübeck in kurzen Abständen hintereinander in dänischen Gewässern geführt, um die Herrschaft über den Sund zu behaupten. Wie bei der Entstehung der Hanse, wie in den Tagen Waldemars des Siegers, Erich Menveds, Waldemar Atterdags, Erichs von Pommern, so ist auch bei ihrem Untergang das Verhältnis zu Dänemark von entscheidender Bedeutung gewesen.

Im ersten Krieg (1510—11) glückte es Lübeck zwar, den Holländern ungewöhnlich schwere Verluste zuzufügen, aber der Erfolg war ohne Dauer. Mit Christian II. bestieg 1513 ein König den dänischen Thron, der entschlossen war, den neuen Anschauungen von Fürstenmacht und Königswürde zum Siege zu verhelfen, den Einfluß des Adels und der Geistlichkeit zu brechen, Bürgertum, Gewerbe und Handel zur Stütze der Krone zu machen. Er begnügte sich nicht mit der Absicht, der Hanse ihren dänischen Handel zu nehmen, er wollte durch ein weitverzweigtes System großer Handelsfaktoreien den Ostseehandel unter dänische Herrschaft bringen. Als Helfer dazu waren ihm die Holländer willkommen. Aber dem hohen Flug der Pläne entsprach nicht die Umsicht und Stetigkeit in der Ausführung. Christian scheiterte daran, daß er zwei Ziele zugleich verfolgte, auf deren jedes allein er seine volle Kraft hätte verwenden müssen. Er wollte nicht nur den Handel der Hanse an sich reißen, sondern durch rücksichtslose Gewalt die Union in wirkliche unumschränkte Herrschaft über Schweden und Schleswig-Holstein verwandeln. Seine kurzsichtige Politik aber brachte selbst Gegner wie Lübeck und Danzig zusammen, zwischen denen sonst wegen ihrer verschiedenen Stellung zum holländischen

Handel, ein gespanntes Verhältnis obwaltete. Lübische Schiffe führten den landflüchtigen Gustav Wasa nach Schweden zurück. Als dieser mit seinen Bauern aus Dalarne vor Stockholm erschien, als eine städtische Flotte sich drohend in den Sund legte, Jütland zum Schleswig-Holsteiner Herzog abfiel, da fühlte der letzte Unionskönig den Boden unter den Füßen wanken. Als Flüchtling fand er Aufnahme in den Niederlanden (1523).

Niemals schien Lübecks Stellung im Norden glänzender und sicherer befestigt als jetzt. Die hansischen Privilegien wurden von den beiden Königen, die Lübeck „gemacht" hatte, Friedrich I. und Gustav Wasa, glatt anerkannt, von dem letzteren sogar zu einem förmlichen Handelsmonopol in Schweden erweitert. Aber es bestätigte sich die alte Erfahrung, daß Völkerbefreier und Königsmacher von ihren Geschöpfen selten Dank ernten. Mit unausweichlicher Sicherheit mußte die Lage der Dinge beide Könige dazu bringen, den Holländern ihre Gunst zuzuwenden, um dem hansischen Einfluß die Wage zu halten. Friedrich I. hat tatsächlich mehr getan, den heimischen Bürgerstand zum Schaden der Hanse auf eigene Füße zu stellen, als Christian II. Und für Gustav Wasa war schon der hochfahrende Ton, den man in Lübeck gegen ihn anschlug, und die Ausbeutung, der er sich preisgegeben sah, Anlaß genug, sein Wort zu brechen und mit den Holländern einen Handelsvertrag zu schließen.

Unter den Bürgern der Travestadt gewann damals die demokratische Richtung im Zusammenhang mit radikal-protestantischen Strömungen die Oberhand. Ihr Wortführer war Jürgen Wullenwever, das Musterbild eines selbstgefälligen Demagogen, der die Menge mit großen, doch hohlen Worten berauschte, gewiß ein Mann, dem man nicht ehrlichen Glauben an die Wahrheit seiner Sache absprechen darf, aber seiner radikalen Grundrichtung nach zu einer leidenschaftlichen, unüberlegten, abenteuerlichen Politik neigend. Er drängte dazu, die ewig drohende holländische Gefahr durch rasche Gewalt endgültig zu beschwören. Die Niederländer unterstützten die Parteigänger Christians II. bei ihren Seeräubereien, leisteten schließlich dem landflüchtigen König selbst bei seinem Versuch, den verlorenen Thron zurückzugewinnen, Vorschub. Das brachte den Kampf wieder zum Ausbruch, führte naturgemäß auch König Friedrich auf Lübecks Seite. Sonst aber hatte die Stadt

wenig Hilfe zu erwarten. Danzig und Hamburg bangten um ihren niederländischen Verkehr, und Gustav Wasa hob, durch unkluge Forderungen Lübecks gereizt, die unlängst so freigebig erteilten Privilegien kurzerhand auf.

Die Lage hätte von Lübeck eine vorsichtige, zurückhaltende Politik erfordert, wie sie bis vor wenigen Jahren üblich gewesen. Statt dessen gab der plötzliche Tod Friedrichs I. den abenteuerlichen Plänen Wullenwevers freien Raum. Er dachte an nichts Geringeres, als Lübeck durch Einsetzung zweier Schattenkönige, der Grafen Christoph von Oldenburg und Johann von Hoya, in Dänemark und Schweden zur Herrin des Sundes und der nordischen Reiche zu machen, der Stadt eine Stellung zu geben, wie sie selbst der Kölner Konföderation nach dem Stralsunder Frieden 1370 nicht zugefallen war. Aber schon dieser Vergleich zeigt, wie vermessen Wullenwevers Gedanken waren, wie wenig ihnen das Kräfteverhältnis entsprach. Damals hatte Lübeck im Verein mit sämtlichen deutschen Seestädten von der Düna bis zum Rhein gewirkt, hatte Niederländer und Schweden auf seiner Seite gehabt. Jetzt weigerte sich der größte Teil der Hanse, Lübecks Bemühungen als Vertretung hansischer Interessen anzuerkennen. Nur die drei wendischen Schwesterstädte, Wismar, Rostock und Stralsund, wo ebenfalls eine demokratische Strömung zur Herrschaft gekommen war, leisteten geringe Kriegshilfe. Und selbst hier wurden Stimmen laut, daß es Lübeck nicht ehrlich meine. Tatsächlich läßt sich angesichts der ganz veränderten Verkehrsverhältnisse nicht leugnen, daß Lübeck in der Hauptsache nur seinen eigenen Vorteil vertrat, als es durch seine Flotte den Sund sperrte, Hamburgern und Stralsundern ebensowohl wie Niederländern den Durchgang verwehrte, den Verkehr nach der Trave verwies. Es war eine Utopie, die Ostseeschiffahrt auf den Stand zurückschrauben zu wollen, auf dem sie sich hundert Jahre früher befunden hatte.

So sah sich Lübeck fast allein einem dänisch-schwedisch-niederländischen Bündnis gegenüber. Auf der Flotte beruhte, wie ehedem, Lübecks Macht und Hoffnung, aber unter der demokratischen Herrschaft war auch auf dieser eine bedenkliche Zuchtlosigkeit eingerissen. Im Juni 1535 erlag sie bei Bornholm und im Svendborgsund der vereinigten Flotte der drei nordischen Reiche unter dem

dänischen Admiral Peder Skram. Gleichzeitig erlitt Lübecks dänischer Scheinkönig Christoph von Oldenburg durch Christian III., Friedrichs I. Sohn und Nachfolger, bei Assens auf Fünen eine vernichtende Niederlage.

In der „Grafenfehde“ ist die hansische Seegeltung zu Grabe getragen worden. Es war der letzte Seekrieg, den Lübeck, vermeintlich wenigstens, um die Sache der Hanse und im Bunde mit anderen Städten geführt hat; der Ausgang zerstörte gründlich die überkommenen Vorstellungen von städtischer Kriegsmacht und Kraft. Den Holländern gegenüber hatte die Hanse das Spiel unwiderruflich verloren. Schon auf dem Tage zu Hamburg 1534 hatte Wullenwever vor ihren sehr bestimmt und ruhig vorgetragenen Forderungen den Rückzug antreten müssen. Sie waren des Rückhalts der burgundisch-kaiserlichen Regierung sicher. Ihr Einvernehmen mit Christian III. wurde zwar bald nach seinem Siege getrübt, weil der König auf die Seite der Gegner des Kaisers trat. Als er aber zehn Jahre später seinen endgültigen Frieden mit Karl V. und den Holländern machte (Speirer Vertrag 1544), da wagte Lübeck überhaupt nicht mehr dazwischen zu treten. Von einer Beschränkung der holländischen Ostseeschiffahrt und des holländischen Handels in den nordischen Reichen konnte fortan nicht mehr die Rede sein. Im Zusammenhang mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung Europas gewann auch der Ostseeverkehr ganz bedeutend an Umfang. Aber dieser Zuwachs kam zum größten Teile den Niederländern zugute. Die Zahl ihrer Schiffe, die den Sund passierten, verdreifachte sich in den zweiundzwanzig Jahren zwischen dem Speirer Frieden und dem Ausbruch des Aufstandes, stieg von 1000 auf 3000.

Während sie dem Vordringen dieses Wettbewerbers ohnmächtig zuschauen mußte, wurde die Hanse auch der alten Grundlagen ihres russischen Handels beraubt. Schon im 15. Jahrhundert war eine gewisse Spannung zwischen Lübeck und den livländischen Städten eingetreten. Diese zeigten das Bestreben, den Verkehr der Lübecker und der Westdeutschen möglichst auf die Küstenplätze zu beschränken, ihre Bürger als unumgängliche Handelsvermittler zwischen den Russen und allen fremden Gästen, mochten sie zur Hanse gehören oder nicht, einzuschieben. Das war ihnen freilich nicht völlig gelungen; auf dem Kontor von Nowgorod und auch

in Polozk konnte noch immer jeder Hansegenosse unmittelbar mit den Russen in Verbindung treten. Doch die Tage des Nowgoroder Freistaats waren gezählt. 1494 schloß Iwan III. von Moskau das Kontor und schleppte die Insassen in langjährige Gefangenschaft. Seit dieser Zeit verdoppelten sich die Anstrengungen der Livländer, den russischen Ausfuhrhandel in den Mauern ihrer Städte zu sammeln, die zur See anlangenden deutschen Kaufleute aber allem hansischen Gemeinsinn zum Trotz in Kauf und Verkauf von den Russen entfernt zu halten. Der Gegensatz verschärfte sich noch dadurch, daß die Livländer sich gern der holländischen Schiffe mit ihren billigen Frachten bedienten, vom Stapelverkehr über die Trave nach lübischer Forderung nichts wissen wollten. Der unglückliche Ausgang der Grafenfehde äußerte auch hier seine Wirkung; 1539 verboten die livländischen Städte ganz allgemein den Gästehandel. Um so eifriger betrieben die Lübecker die Fahrt nach dem nichthansischen Narwa, wo sie direkten Austausch mit den Russen unterhalten konnten, wie früher in Nowgorod. Natürlich bezeugten die Livländer darüber lebhaftes Mißvergnügen. Aber sie waren bald nicht mehr Herren ihrer Entschlüsse. Der schwache livländische Ordensstaat wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts eine Beute übermächtiger Nachbarn. Gleichgültig, kampf- und ruhmlos überließ das Deutsche Reich dieses alte deutsche Kolonialland seinem Schicksal. Neben Schweden und Polen, die sich zunächst um das Erbe stritten, erhob im Osten drohend der Moskowiter sein Haupt. Um sich vor den Russen zu retten, warf sich Reval dem Schweden in die Arme. Im Besitze dieses Platzes hoffte Erich XIV. von Schweden den drohenden russischen Ansturm zu brechen, indem er den russischen Handel kontrollierte, die Waffenzufuhr unterband; denn man hatte schon damals das Gefühl, die moskowitische Macht werde unwiderstehlich sein, wenn man ihr die Mittel westeuropäischer Kriegführung zur Verfügung stelle. Daß er dabei den Verkehr der Lübecker besonders hart treffen mußte, war für Erich erst recht ein Ansporn. Er hatte den unausgetragenen Streit und den Haß gegen Lübeck von seinem Vater Gustav geerbt. 1562 ließ er die lübische Narwaflotte wegnehmen und wies die Forderung der Rückgabe mit verletzendem Hohne ab. Die Schiffe anderer Nationen waren weit glimpflicher, mit bloßer Hemmung der Fahrt, davongekommen.

Für Lübeck war die Aufrechterhaltung der Narwafahrt eine Lebensfrage. Es handelte sich dabei kaum mehr um den alten hansischen Stapelhandel nach den Niederlanden, als um die Zufuhr von Nahrungs- und Genußmitteln, Fabrikaten und Rohstoffen aus Deutschland nach Rußland, jedenfalls um lübische Interessen im engeren Sinne. Daß sie dem Russen auch Waffen zugeführt, ist zwar oft behauptet, von den Lübeckern aber immer bestritten worden.

Und die Stadt fand Hilfe von einer Seite, von der man es zunächst kaum erwarten sollte. Auch Dänemark hatte, in Erinnerung seiner Teilnahme an der Kolonisation Estlands, seine Ansprüche auf das livländische Erbe angemeldet. Daß dieser Wettbewerber sich hier festsetzte, konnte Schweden nicht dulden. Es wäre dann auf drei Seiten von Dänemark-Norwegen umklammert worden, und ohnehin wußte man in Stockholm, daß die frühere Vormacht der Union das Aufstreben des schwedischen Nebenbuhlers mit bitterer Feindschaft beobachtete. So ist Lübeck Seite an Seite mit seinem alten Gegner Dänemark in den siebenjährigen Nordischen Krieg eingetreten. Man hat an der Trave keine Anstrengung gescheut, gewaltige Kriegsschiffe ausgerüstet und sich in blutigen, siegreichen Seeschlachten des Ruhmes der Väter würdig gezeigt. Aber der Erfolg ist Lübeck versagt geblieben. Wohl wurde ihm im Stettiner Frieden 1570 freie Narwafahrt, freier Handel in Schweden, sogar eine Entschädigung zugebilligt. Aber alles blieb auf dem Papier; die Narwaflotte wurde zwei Jahre später von den Schweden wieder gekapert. Nur unter schweren Opfern ist es Lübeck gelungen, den Verkehr fortzusetzen. Nochmals die Waffen zu erheben, war es nicht imstande. Es war der letzte Seekrieg, den eine Hansestadt überhaupt geführt hat. Eine selbständige, auf eigene Kraft gestützte Politik, wie sie das Kennzeichen wirklicher Mächte ist, konnte die Hanse nicht mehr treiben, ihr Leitstern wurde fortan das kümmerliche Ideal der kleinen und schwachen „Ohnmächte“: Die Neutralität um jeden Preis.

Es gereicht den hansischen Staatsmännern nicht zur Unehre, daß sie die Neutralitätspolitik allmählich mit seltener Meisterschaft zu handhaben lernten. Schon im 16. Jahrhundert haben sie aus ihrer Neutralität in den Kriegen zwischen Karl V., dem Herrn der Niederlande, und Frankreich Gewinn gezogen, ebenso im

Kampfe zwischen den aufständischen Niederländern und Spanien. Aber das waren mehr gelegentliche und oft nur vorübergehende Vorteile. Den alten, auf die hansischen Privilegien begründeten Besitz hat man so nicht erhalten können.

Das zeigte sich bei der Auseinandersetzung mit England. Die ersten Tudors hatten es trotz mancher merkantilistischen Anwandlungen im Verhältnis zur Hanse meistens beim alten belassen. Heinrich VIII. war viel zu sehr mit seinen dynastischen Projekten, seinen Heirats- und kirchlichen Reformplänen beschäftigt, als daß er dieser Frage eingehende Aufmerksamkeit hätte schenken können. Das änderte sich erst, als 1551 das Mitglied der Merchant Adventurers Sir Thomas Gresham, ein schlauer Rechner und gewiegter Kaufmann, zum königlichen Finanzagenten in Antwerpen ernannt wurde. Seitdem war der Bund zwischen Krone und Kaufmannsstand in England fest begründet. In Königin Elisabeth und ihrem Minister William Cecil, Lord Burleigh, fand Gresham die geistesverwandten, verständnisvollen Förderer seiner Absichten. Diese liefen darauf hinaus, nicht nur die alten Vorrechte der Hanse in England zu beseitigen, sondern den englischen Kaufleuten im unmittelbaren Verkehr mit ihren Verbrauchern ein großes Absatzgebiet für ihre Tuche in Deutschland zu erobern. Mit anderen Worten, der Wagehandel der Hanse mit England sollte zerstört, die Deutschen auf den bloßen Wartehandel (Passivhandel) beschränkt werden.

Schon unmittelbar vor dem Regierungsantritt Elisabeths, 1557, wurden die Zollvorrechte der Stalhofskaufleute aufgehoben, die Hanse im Tuchzoll den Engländern, beim Verkehr mit Antwerpen sogar schlechter als diese gestellt. Aller Einspruch verhallte wirkungslos. Die Hanse machte hier dieselbe Erfahrung wie in Dänemark und anderen Ländern: man erklärte einfach, Landesrecht gehe vor Vertragsrecht, die Zeiten hätten sich eben geändert, man könne nicht die eigenen Untertanen aus Rücksicht auf längst veraltete Privilegien benachteiligen. Der Schlag war hart, denn gerade im englischen Handel sicherten die Zollvorteile bisher einen mühelosen, im voraus sicher zu berechnenden Gewinn, und viele kapitalschwache Kaufleute legten hier den Grund zu ihrem Vermögen. Das erklärt die ungewöhnliche Aufregung, die die Maßregel in den Städten hervorrief, den Ruf, nun sei finis

Hansae gekommen. Aber das war erst der Anfang. Als 1564 ein langwieriger Handelskrieg zwischen den Niederlanden und England ausbrach, mußten die englischen Tuchkaufleute Antwerpen räumen und sich nach einem neuen Sitz umsehen. Und da geschah das Unerhörte, daß Hamburg — man kann es nicht anders nennen — Verrat an der Hanse beging, 1557 den Merchant Adventurers einen Court, einen Kaufhof, in seinen Mauern einräumte. Das Vorgehen Hamburgs ist in neuerer Zeit im Hinblick auf den späteren Erfolg als ein Muster unabhängiger, weitblickender Politik gerühmt worden. Tatsächlich entsprang es den engherzigsten Beweggründen, zielte lediglich auf Mehrung der städtischen Zollgefälle. Allerdings hat Hamburg später von seiner Stellung als Stützpunkt des englischen Einfuhrhandels Vorteil gehabt, aber auf Kosten seines Eigenhandels und zum schweren Schaden der Hanse. Indem es die Grundsätze des Gäste- und Stapelrechts um augenblicklichen Vorteils willen preisgab, öffnete es den Engländern den bisher fest verschlossenen Zugang zum Inneren Deutschlands. Man sprach es in Hamburg geradezu aus: man wolle lieber auf die Hanse als auf die Engländer verzichten.

Die Hanse hat den Kampf trotzdem aufgenommen, und Männer wie der hansische Syndikus Dr. Sudermann und der Londoner Kontorsekretär Georg Lisemann haben ihn mit Mut und nicht ohne Geschick geführt, staatsmännische Einsicht allerdings manchmal vermissen lassen. Die Einzelheiten des Streits würden uns hier zu weit führen. Der endliche Ausgang konnte nicht zweifelhaft sein. Man wußte in England ganz genau, daß hinter den Städten keine wirkliche Macht mehr stand. Zweimal hat Lübeck versucht, das Reich für Verteidigung der hansischen Rechte aufzurufen, auch erreicht, daß die Engländer zeitweise Hamburg verlassen mußten, sogar vom Boden des Reichs verbannt wurden. Aber englische Bestechung und die Machtlosigkeit des Reichs haben weiteren Erfolg verhindert. Ohnmächtig mußten die Städte es mit ansehen, wie Drake und Norris 1589 vor der Mündung des Tajo eine reichbeladene hansische Getreideflotte wegnahmen. 1598 wurden die letzten Freiheiten der Hanse in England aufgehoben, der Stalhof mit Beschlag belegt. Man hat das Gebäude den Städten später wieder zurückgegeben, aber es war in London

seitdem nur noch als rheinische Weinschenke bekannt. Mit dem hansischen Wagehandel nach England war es vorbei.

Wie Elisabeth in England, so hat Christian IV. in Dänemark und Norwegen mit den hansischen Privilegien aufgeräumt. Seiner leidenschaftlichen Gemütsart war es eine Lust, die Städte dabei mit besonderer Brutalität, mit verletzender Nichtachtung zu behandeln. Es dünkte ihn eine unerträgliche Beeinträchtigung fürstlicher Würde, mit „Krämern und Krauthökern" überhaupt auf gleichem Fuß zu verkehren, Verträge zu schließen. Die blühende Islandfahrt der Hamburger hat er 1601 durch einen Federstrich beseitigt, die Privilegien der Lübecker einfach nicht mehr anerkannt, ihnen 1604 auch die Sundzollfreiheit genommen. Der einst so bedeutende Schonenverkehr der Hansen und Niederländer hat gleichzeitig infolge des Rückganges der Fischerei sein Ende gefunden.

Durch den Verlust der Privilegien in Rußland, Schweden, Dänemark, Norwegen, England war das hansische Handelsgebäude seiner Grundlagen beraubt. In den Niederlanden hatte schon der Verfall des Brügger Stapels und Kontors zersetzend gewirkt. Der größere Teil der hansischen Kaufmannschaft ist nach Antwerpen übergesiedelt, aber das Brügger Kontor ist eigentlich niemals offiziell dahin verlegt worden. Um die Mitte des Jahrhunderts bemühte sich der hansische Syndikus Dr. Sudermann, wie auf anderen Gebieten so auch hier der Hanse durch straffere Ordnung des Handels neues Leben einzuflößen. Seine Tatkraft setzte es durch, daß in den 1560er Jahren in der Scheldestadt ein gewaltiges Kontorgebäude errichtet wurde, das hinfort nach dem Muster des Stalhofs oder der Deutschen Brücke der gesamten hansischen Kaufmannschaft als gemeinsame „Residenz" dienen sollte. Aber als der Bau fertig war, ein „stolzer königlicher Palast", wie der Italiener Guicciardini rühmte, brausten schon die Stürme des Aufstands über das Land hin; 1576 trieb die spanische Furie die wenigen Kontorinsassen hinaus. Als Kaserne und Hospital mißbraucht, hat Sudermanns Lieblingsschöpfung niemals ihrem eigentlichen Zweck gedient. Mit der Scheldesperre welkte Antwerpens Blüte und mit dieser der hansische Handel in den Niederlanden dahin.

Es ist freilich ein volkstümlicher Irrtum, daß der Nieder-

gang der Hanse, als politischer Einrichtung, ohne weiteres einen Niedergang des Handels der Hansestädte nach sich gezogen habe. Das ist durchaus nicht überall der Fall gewesen. Das 16. Jahrhundert war auf fast allen Gebieten der menschlichen Wirtschaft eine Zeit gewaltiger Steigerung und Massenausdehnung. Die größere Sicherheit und Ruhe unter der Hut des neuen fürstlichen Beamtenstaates ließ die Bevölkerung anschwellen und gab der jungen Macht des Kapitalismus Raum, auf Handel und Verkehr belebend zu wirken. Die Getreideausfuhr Danzigs stieg im Laufe des 16. Jahrhunderts auf das Sechsfache, von 20 000 auf 120 000 t, der gesamte Verkehr durch den Sund westwärts kann um 1600 auf 300 000 t, die Holzausfuhr Norwegens auf 90 000 t geschätzt werden. Das sind Zahlen, die weit über das hinausragen, was uns aus dem 15. Jahrhundert überliefert ist. Und an diesem Wachstum des Verkehrs haben auch die deutschen Städte teilgenommen. Eine besonders weitverbreitete Ansicht schreibt den überseeischen Entdeckungen einen umwälzenden Einfluß auf den europäischen Seehandel zu, ja möchte den Niedergang der Hanse darauf zurückführen und bedauert, daß die Deutschen sich an den Entdeckungsfahrten nicht beteiligt haben. Das ist eine völlige Verkennung der Tatsachen. Die Entdeckungsfahrten waren zumeist staatliche Unternehmungen und verfolgten teils greifbare politische Absichten, teils utopische Ziele, wie die Auffindung der Goldländer Dorado und Kathai. Die Hanse, die ja noch den größten Teil des 16. Jahrhunderts hindurch im Besitze eines ausgedehnten Handels war, hatte nicht den geringsten Grund, auf dergleichen Reisen Geld zu verschwenden. Außerdem lieferten die Gebiete der Neuen Welt, abgesehen von Gold und Zucker, im ersten Jahrhundert noch kaum irgendwelche für den Handel brauchbaren Erzeugnisse. Die Eröffnung des Seeweges nach Ostindien dagegen hat vor allem die Wirkung gehabt, den Handel auf der atlantischen Seite Europas zu beleben, zu ungunsten des Mittelmeerverkehrs. Lissabon und Antwerpen wurden die Hauptmärkte des Gewürzhandels an Stelle Venedigs. Das ist auch den Hansestädten zugute gekommen. Ihre Kaufmannschaft hat, solange Antwerpens Verkehr noch in Blüte stand, im dortigen Gewürzhandel eine führende Stellung behauptet. In den iberischen Königreichen, später auch in Italien, nahm infolge Auswanderung, Vernachlässigung der

Landwirtschaft, Bevorzugung der Schafzucht der Getreidebedarf außerordentlich zu. An der Zufuhr aus dem Ostseegebiet und aus Deutschland haben mehrere deutsche Seestädte, besonders Danzig, Lübeck, Hamburg und das nichthansische Emden hervorragenden Anteil genommen. Namentlich die Reederei und einzelne kapitalkräftige Kaufleute zogen daraus Vorteil. Seit den 1560er Jahren beginnt eine Blütezeit der deutschen „Spanienfahrt", eigentlich der Fahrt nach Lissabon und Setubal, die zum Teil die Fahrt nach den westfranzösischen Salzhäfen und nach England ersetzt. Während des Befreiungskampfes der Niederlande haben die Deutschen ihre neutrale Stellung zwischen den streitenden Parteien unzweifelhaft zu ihrem Vorteil genutzt, sind von spanischer Seite begünstigt, oft allerdings auch mißbraucht worden. Der Verkehr hat sogar eine gewisse Neubelebung hansischer Einrichtungen nach sich gezogen. In Lissabon saß seit 1605 ein Niederdeutscher als Konsul für Ober- und Niederdeutsche, eine hansische Gesandtschaft brachte 1607 aus Spanien einen günstigen Handelsvertrag heim, dessen Versprechungen freilich meist unausgeführt blieben. Das Gedeihen der Spanienfahrt ist auf jeden Fall ein Beweis, daß in der Bürgerschaft der Hansestädte Wagemut und Unternehmungslust durchaus nicht geschwunden waren.

Auf der anderen Seite darf dieser günstige Ausblick nicht darüber täuschen, daß doch auch der hansische Handel auf das Ganze hin angesehen im Niedergang begriffen war. Der hansische Kaufmann hatte einst den Verkehr Rußlands und fast des ganzen Ostseegebietes mit dem Westen allein vermittelt, er hatte, gestützt auf die Privilegien, eine gesicherte und bevorzugte Stellung in den Ländern seines Verkehrsbereiches eingenommen. In dem hansischen Handelssystem, in dem Netz von Kontoren, Faktoreien, Kommissionären, besaß jeder Mann, jeder Stapelplatz, jeder Verkehrsweg seine bestimmte Aufgabe wie ein Glied in einer Kette. Jetzt sah die Hanse Niederländer, Schweden, Dänen, Franzosen, Engländer, Schotten in der Ostsee als Wettbewerber um die russisch-ostbaltische Ein- und Ausfuhr. Die Engländer hatten außerdem seit 1553 in der Archangelfahrt eine neue Verkehrsstraße nach Rußland erschlossen. Nach dem Fall von Konstantinopel (1453) mußten ferner die Händler aus dem Süden und Südwesten Rußlands (Ukraine, Podolien, Wolhynien, Ruthenien), deren italienische

Handelsfreunde nun vom Schwarzen Meer ausgeschlossen waren, neue Wege nach Westeuropa suchen. Über Breslau hatten sie Beziehungen zur mittel- und oberdeutschen Kaufmannschaft angeknüpft. Das Aufblühen der Leipziger Messen ist mit der Entstehung dieses neuen Ost-Westweges aufs engste verknüpft. Bald zog diese Binnenlinie auch den nordrussischen Pelzhandel an sich. Ihre volle Bedeutung erreichte sie, als der englische Tuchkaufmann über Hamburg bis Leipzig vordrang und in unmittelbaren Austausch mit den Osteuropäern trat. Nicht nur Hamburg, Amsterdam, Antwerpen, auch Leipzig gehört zu den Erben Lübecks und Brügges. Das alte hansische Handels- und Verkehrsgebiet wurde im Norden und Süden von neuen Straßen umgangen. Es ist kein Zeichen besonderer Rückständigkeit, daß der hansische Kaufmann den ungeheuren Verkehrsumwälzungen des 16. Jahrhunderts sich nicht überall anzupassen vermochte. Vor allem waren auch die Maße des Verkehrs erheblich gewachsen, erforderten zum Betrieb größere Kapitalien. Niederländer und Oberdeutsche erfüllten diese Bedingung besser als die Hansen, unter denen der kaufmännische Mittelstand immer vorgeherrscht hatte. Die (man verzeihe den modernen Ausdruck) „Mittelstandspolitik" der Hanse zeigte jetzt ihre Kehrseite. Ferner ist zu bedenken, daß die vielen Kriege und Verkehrsneuerungen im 16. Jahrhundert eine fortwährende Verschiebung der Verschiffungshäfen und Umschlagplätze nach sich zogen. Bald ging die russische Ausfuhr über Reval und Riga, bald über Narwa oder Archangel, bald war der Sitz der englischen Tuchhändler in Antwerpen, bald in Emden oder Hamburg. Der hansische Kaufmann war gewohnt, unter den Ansässigen des Umschlagplatzes einen festen Kommissionär zu haben (s. oben S. 57). Er konnte diesen raschen Änderungen nicht folgen, verlor die Übersicht. Überhaupt war ihm der Niederländer und Engländer darin überlegen, daß er sich meist einer bestimmten Warengattung ausschließlich widmete, etwa dem Korn- oder Tuchhandel, und da natürlich besser imstande war, die Bezugs- und Absatzbedingungen zu erkunden, die Spesen zu kalkulieren, seinen Wettbewerber zu unterbieten, als wenn er, wie die Hansen, mit allen Waren eines bestimmten Verkehrsgebietes handelte. Die Warenspezialisierung siegte im Handel über die geographische Spezialisierung. So kam es, daß viele hansische Kaufleute zu

bloßen Krämern herabsanken; so erklärt sich jene Dürftigkeit, jenes engherzige Kleben am Hergebrachten, an der gewohnten „Nahrung", jener Mangel an Unternehmungsgeist, der für den Handelsstand der Ostseestädte im 17. und 18. Jahrhundert so bezeichnend ist.

Nachdem der ostwestliche Zwischenhandel der Hanse verloren gegangen war, hätte sie versuchen können, die Vermittlung der deutschen Ein- und Ausfuhr zu ihrer Hauptaufgabe zu machen. Der Bedarf an Kolonialwaren und Rohstoffen, die jetzt hauptsächlich über Hamburg ins Innere Deutschlands gelangten, stieg andauernd, und wenn es gelang, die Leistungsfähigkeit des deutschen Gewerbes zu steigern, so brauchte man um Gegenwerte bei der Ausfuhr nicht verlegen zu sein. Ansätze dazu waren genug vorhanden, auch läßt sich nicht leugnen, daß die Verkehrsbeziehungen zwischen Ober- und Niederdeutschland im 16. Jahrhundert sich dank der Verbesserung der Landstraßen und Posten weit enger knüpfen. Aber die Voraussetzung für die Hebung des deutschen Ausfuhrgewerbes war die handelspolitische Einigung Deutschlands. Nur hinter dem Schutz einer Zollgrenze konnte das nationale Gewerbe gedeihen wie in England. Der vergebliche Mahnruf Lübecks an das Reich im Kampfe gegen die Merchant Adventurers zeigt, daß von diesem nichts zu erhoffen war. Das Leben hatte sich in die Territorien geflüchtet. Die Gleichgültigkeit, mit der die Hanse und das Reich nebeneinander hergelebt hatten, rächte sich jetzt. Deutschland blieb „im Grunde ein großes Freihandelsgebiet" (Hagedorn). Die Stapel- und Gästerechte der einzelnen Territorien und Städte bildeten doch nur einen unvollkommenen Ersatz für die fehlende Reichshandelspolitik.

Von der Hanse selbst konnte man diese Neuschöpfung nicht verlangen. Ihr Schwerpunkt hatte im Ausland gelegen. Das gemeinsame Recht des deutschen Kaufmanns in der Fremde war jetzt verschwunden und damit war dem Körper der Hanse die Seele genommen. Die Glieder mußten auseinanderfallen, seitdem das fehlte, was ihnen lebendigen Zusammenhang gegeben hatte. Es ist behauptet worden, die vielbeklagte Zersplitterung in der Hanse sei im 16. Jahrhundert nicht größer gewesen als im 14. und 15. Aber das ist doch nur äußerlich betrachtet richtig. Gewiß waren die Städte auch in früheren Zeiten oft uneinig, jedoch der Gedanke an den wertvollen Privilegienbesitz hatte die Einigkeit in

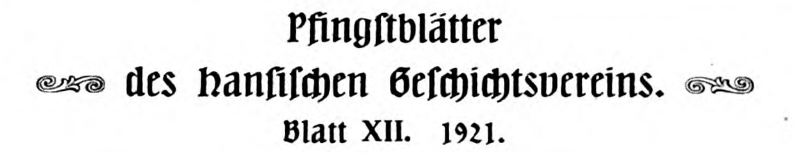
verhängnisvollen Augenblicken doch meist wiederhergestellt und Lübecks Drängen auf einheitliches Handeln unterstützt. Jetzt aber fehlten mit dem gemeinsamen Rechtsbesitz auch die gemeinsamen Interessen! Kein Wunder, daß namentlich seit den 1560 er Jahren die „Flucht aus der Hanse“ überhand nahm. Auf dem Hansetage von 1564 fehlten ungewöhnlich viele Städte unentschuldigt, mehrere westfälische Orte erklärten geradezu ihren Austritt oder weigerten sich ausdrücklich, etwas für die Hanse zu tun. Die niederländischen Hansestädte hatten sich schon absondern müssen, seitdem Karl V. 1543—44 durch Erwerbung Gelderns, Utrechts und Frieslands den niederländischen Gesamtstaat abgerundet hatte. Die Aufnahme der Merchant Adventurers in Hamburg, die Teilnahme Lübecks am Nordischen Kriege gegen Schweden schufen tiefgehende Meinungsverschiedenheiten zwischen führenden Häuptern der Hanse. Die meisten noch selbständigen Städte suchten Anlehnung an diejenige Macht, mit der sie durch ihre wichtigsten Handelsbeziehungen verbunden waren: Danzig an Polen, Stralsund an Schweden, Hamburg und Bremen an England und die Generalstaaten. Die Mehrzahl war überhaupt nicht mehr „sui juris“, mußte sich den Geboten ihrer Landesherren fügen. Vergeblich war auch der Versuch der Hanse, durch eine Erneuerung und Verbesserung ihres Verfassungslebens den Verfall aufzuhalten. Überhaupt hat sich eigentlich erst in dieser Zeit etwas herausgebildet, was einer Verfassung der Hanse ähnlich sieht. Man ordnete jetzt die Gesamtheit der Städte in vier Quartiere mit den Hauptstädten Lübeck, Danzig, Braunschweig und Köln, regelte die Korrespondenz, suchte durch Jahresbeiträge Bundesgelder zu beschaffen, stellte einen Bundesbeamten, einen hansischen Syndikus an. Großes Gewicht wurde auf Anerkennung einer „Konföderationsnotul“ gelegt, d. h. einer Bündnisurkunde, die namentlich gegenseitige Hilfeleistung und gemeinsame Wahrung der städtischen Unabhängigkeit verbürgen sollte, also den alten Tohopesaten entsprach. Das zeigt, daß die Hanse jetzt etwas ganz anderes geworden war als in ihrer Blütezeit. Von dem Körper, dem sein Leben aus dem gemeinsamen Auslandhandel zugeflossen war, war nur noch das Knochengerüst übrig geblieben. Die einst verpönte Bezeichnung eines „Corpus“ legte sie sich jetzt selbst bei. Sie war am Ende des 16. Jahrhunderts in der Tat nur noch ein gewöhnliches

Städtebündnis und hat als solches noch eine gewisse politische Rolle gespielt. Als eine Macht, allerdings nur zweiten oder dritten Ranges, ist sie von den Teilnehmern im politischen Schachspiel Europas umworben worden, hat sich nach dem Kalmarkriege (1613) mit den Niederländern verbündet und ist im Dreißigjährigen Kriege klug genug gewesen, weder den dänischen noch den spanisch-habsburgischen Lockungen zu folgen. Dieser Bund von „korrespondierenden" Städten hat auch 1605 und 1615 noch die Kraft gehabt, Braunschweig bei Verteidigung seiner Unabhängigkeit wirksame Unterstützung zu leisten. Fünfzig Jahre später war sogar das nicht mehr möglich. Der letzte Hansetag, den man allenfalls noch als solchen bezeichnen kann, vereinigte 1669 in Lübeck Vertreter von Lübeck, Hamburg, Bremen, Danzig, Braunschweig und Köln (durch Vollmachten außerdem Rostock, Osnabrück und Hildesheim). Auch er sollte namentlich auf Mittel zur Abwehr fürstlicher Anschläge gegen die städtische Freiheit sinnen, hat aber den Fall Braunschweigs zwei Jahre später nicht verhindern können.

Was für die Hanse in ihrer Blütezeit so bezeichnend ist, die Einseitigkeit ihrer Zwecke, die Unbestimmtheit ihres Umfangs und ihrer Befugnisse, wurde schließlich ihr Verhängnis. In gewissem Sinn ist sie doch eine Halbheit geblieben. Man kann das feststellen, ohne einen Tadel auszusprechen. Denn wenn der heutige Betrachter die Möglichkeit erwägt, daß die Hanse sich aus den Ansätzen im 13. Jahrhundert zu einer wirklichen Städterepublik des niederdeutschen Tieflandes hätte entwickeln können, so wird er sich vollständig klar darüber sein, daß die Macht der Städte nie eine Höhe erreicht hat, um dieses Ziel in absehbare Nähe zu rücken. Unzweifelhaft haben den Städten in den Tagen des Glanzes solche Ziele vorgeschwebt. Das Vorbild der „deutschen Eidgenossenschaft", die Hoffnungen des oberdeutschen Bürgertums auf eine „große Schweiz zwischen den vier Wäldern" sind nicht ohne Eindruck auf Niederdeutschland geblieben. Und in der Republik der Vereinigten Niederlande, deren Kern in Wahrheit aus einer Konföderation städtischer Ratskollegien bestand, hat der äußerste Westen unter besonderer Gunst der Umstände dieses Ideal verwirklicht. Auch Niederdeutschland ist ja schließlich zu einer staatlichen Einheit verwachsen, aber aus anderer Wurzel. Als der alte Schößling verdorrte, war der neue schon im Grünen.

Wunderbar hat das Schicksal der Deutschen es so gefügt, daß die Sterbestunde der Hanse zugleich die Geburtsstunde des brandenburgisch-preußischen Staates war. Schon bevor zum letzten Male hansische Ratssendeboten in Lübecks Mauern tagten, hatte der Große Kurfürst den Beruf *seines* Staates entdeckt, den deutschen Namen auch über See zu vertreten. Aber durch eine eigentümliche Ungunst der Verhältnisse wurde Preußen lange von der Lösung dieser Aufgabe abgelenkt. Erst als der Staat des Großen Kurfürsten seine deutsche Sendung erfüllt, als er sich zum neuen Deutschen Reiche ausgewachsen hatte, hat er bewußt das hansische Erbe angetreten. Aus dem Bunde dieser Staatsmacht und Staatsgesinnung mit dem kaufmännischen Wagemute der freien Hansestädte ist jenes „Deutschland auf und über See" hervorgegangen, dessen glänzendes Wachstum wir im letzten Menschenalter erlebt haben. Den furchtbaren Kampf, den wir durchzufechten haben, hat gerade der Neid gegen *dieses* „hansisch-preußische" Deutschland entfesselt. Möge es die harte Probe ehrenvoll und siegreich bestehen!

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Pfingstblätter
des hansischen Geschichtsvereins.
Blatt XII. 1921.

Skandinavien und Deutschland

in Vergangenheit und Gegenwart.

Von

Dr. Adolf Jürgens.



Lübeck 1921.

Von den **Pfingstblättern des Hansischen Geschichtsvereins** sind bisher im Verlage von Duncker & Humblot, München-Leipzig, erschienen:

Blatt I. 1905. **Die Hanse und England.** Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. Von Walther Stein.

Blatt II. 1906. **Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit.** Von Georg Sello.

Blatt III. 1907. **Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse.** Von G. Freiherrn von der Ropp.

Blatt IV. 1908. **Heinrich Murmester.** Ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit. Von Hans Nirrnheim.

Blatt V. 1909. **Der Einfluß des Handels auf das Geistesleben Hamburgs.** Von Ernst Baasch.

Blatt VI. 1910. **Wismar im Mittelalter.** Von Friedrich Techen.

Blatt VII. 1911. **Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden.** Von Rudolf Häpke.

Blatt VIII. 1912. **Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen** bis zum zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466. Von Albert Werminghoff.

Blatt IX. 1913. **Die Hansestädte und die Kontinentalsperre.** Von Walther Vogel.

Blatt X. 1914. **Besiedlung des Ostens und Hanse.** Von Hans Witte.

Blatt XI. 1915. **Kurze Geschichte der Deutschen Hanse.** Von Walther Vogel.

Pfingstblätter
des hansischen Geschichtsvereins.
Blatt XII. 1921.

Skandinavien und Deutschland

in Vergangenheit und Gegenwart.

Von

Dr. Adolf Jürgens.



Lübeck 1921.

Lübeck
Buchdruckerei Max Schmidt.

Inhalt.

		Seite
Kap. I.	Der Kampf um das dominium maris baltici	5
Kap. II.	Der Streit um Schleswig	34
Kap. III.	Geistige Gemeinsamkeiten	45
Kap. IV.	Stimmungen und Verstimmungen während des Krieges .	59
Kap. V.	Skandinavien und der Zusammenbruch Deutschlands . .	76
Kap. VI.	Der geistige Krieg nach dem Kriege in Skandinavien .	83
Kap. VII.	Skandinavien und Deutschland im kommenden Zeitalter der Kolonialmächte	89

Kap. I.

Der Kampf um das dominium maris baltici.

Ein Jahrhundertlang war die baltische Frage den Augen Europas entrückt. Mit dem Übergang Finnlands in russischen Besitz war eine Festlegung der territorialen Besitzverhältnisse erreicht, welche nur durch Schleswig-Holsteins Übergang an Preußen eine Verschiebung erfuhr. Aber die Aufmerksamkeit Europas war nach anderen Seiten gewandt. Es war das Zeitalter der nationalen Konsolidation Mittel-Europas und zugleich der kolonialen Expansion der älteren, glücklicheren Mächte. Die baltische Frage ruhte. Nur in sekundärer Weise wirkte die obige Machtverschiebung auf sie ein. Jetzt ist sie nach der Zerschlagung der deutschen Küstenstellung und Rußlands Zurückdrängen in den hintersten Winkel der Ostsee zu neuem Leben erwacht, die Lebensfrage für Schweden und zugleich auch für Dänemark, deren Geschick in dieser Frage stets aufs engste verpflochten war. Alle alten Mitspieler in diesem großen Drama sind wieder auf dem Plan erschienen, Polens Flagge zeigt sich und die längst verklungene Sage von dem reichen Jumne dürfte vielleicht in dem Stadtstaat Danzig zu neuem Leben erwachen. Finnland beginnt eine eigene Politik, Estland, Lettland und Littauen sind als Trabanten zweiter Ordnung und von zweifelhafterer Lebenskraft erstanden. Nebelhafter vorerst zeigen sich die Fußstapfen der englischen Politik und auch Frankreich, das zuletzt unter den beiden Napoleonen für den Norden Interesse zeigte, läßt eine verstärkte Tätigkeit verspüren. Ungewiß ist noch das Verhältnis der einzelnen Spieler zu einander und läßt sich noch nicht fassen. Aber schon heute sehen wir alte Gegensätze auftauchen und man greift wieder zu den alten Mitteln der Politik und der Kabinette, die in etwas modernisierter Aufmachung die alten Grundsätze durchscheinen lassen, nur mit größerer Berücksichtigung der neuen Faktoren, des Machtwillens und der Instinkte des souveränen Volkes und seiner Exponenten, der Parlamente.

Stärker als an anderen Stellen der Erdoberfläche ist die Masse der Kontinente in Europas Süden und Norden durch das Meer aufgesprengt und gegliedert, und an beiden Stellen zeigt sich das Meer stärker in seiner völkerverbindenden als trennenden Kraft. Um Jahrhunderte später allerdings trat die Ostsee in die Geschichte ein als das Mittelmeer. Aber sie hat bis zu heutigen Tage ihre Bedeutung als Handelsstraße besser bewahrt als dieses und war bis vor dem Kriege weit stärker von Schiffen befahren. Die Ostsee war, soweit wir die Geschichte zurückverfolgen können, stets ein germanisches Meer, allein germanische Völker befanden sich im verflossenen Jahrtausend im Besitz des dominium maris baltici. Es ist erst heute ernstlich in Frage gestellt.

Zwar haben auch in diesen frühesten Zeiten, im 9. und 10. Jahrhundert, Slawen die Ostsee befahren, häufig waren sogar die Anfälle gegen die dänischen Küsten und zahlreich ihre Verwüstungen, aber sie haben nirgends Spuren dauernden Einflusses hinterlassen. Die Seegewalt germanischer Stämme in der Ostsee lassen uns aber nicht nur die geschichtlichen Zeugnisse in Liedern und ersten historischen Berichten erkennen, sondern noch heute bewahren Inseln und Halbinseln in ihrem Namen das Andenken an diese erste Zeit germanischer Seegeltung, wie z. B. die Halbinsel Hiddensee. Schwedische Stämme scheinen vorzugsweise den östlichen Teil der Ostsee beherrscht zu haben, während das Einflußgebiet der Dänen sich naturgemäß mehr im Westen befand. Doch gab es natürlich noch keine fest abgegrenzten Interessensphären, wie wir uns überhaupt im Anfange der politischen wie der kommerziellen Entwicklung befinden, wo Seeraub und Kaufmannschaft noch in engsten Beziehungen standen, wo es wohl häufig von einem Zufall abhing, ob man Waren, deren Besitz man wünschte, durch Kauf oder Raub an sich brachte. Wie die Wikinger in England das Danegeld erpreßten, was ein schwedischer Nationalökonom einmal die beste Art der Handelsbalance nannte, so überwog vielleicht auch in der Ostsee zeitweilig der Seeraub. Aber mit Recht betonte H. Hildebrand, daß man die Art der Münzfunde doch nicht ohne Annahme eines regelmäßigen Handelsverkehrs erklären könne und daß man in früheren Zeiten sich allzu sehr durch die im frühen Mittelalter für aufzeichnungswerter gehaltenen Überfälle in dem Charakter dieser Zeit habe irreführen lassen. Die Grundlagen des nordeuropäischen Handels wurden damals von diesen nordgermanischen Seefahrern geschaffen, und die frühere Auffassung, welche in den Wikingern nur Seeräuber sah, muß starke Einschränkungen erfahren. Das Zentrum des Ostseehandels vor dem Auftreten der

deutschen Hanse war die Insel Gotland, wo man in diesen Zeiten vorsichtig tastender Schiffahrt gerne Station machte und wo sich die verschiedenen Handelswege trafen. Der Verkehr dieser Insel erstreckte sich nach allen Häfen und Küsten der Ostsee und weit darüber hinaus. Ihr Haupthandel ging nach Groß-Nowgorod, wo der Gotenhof im Besitz der ganzen Gemeinde der Insel war. Zahlreich sind die auf Gotland gefundenen arabischen Münzen, welche vor allem in der Zeit von 880 bis 955 dort eingeführt sein dürften. Auch byzantinische Münzen finden sich darunter, bis dann allmählich die westlichen Verbindungen überwogen. Hier sind besonders die Zeugnisse für den Verkehr mit England zahlreich, denn von hier als einem Lande mit höherer Kultur führte man Münzen ein und auch in Kunstdenkmälern auf Gotland hat man englischen Einfluß feststellen wollen. Meist suchte damals der Handel die gefährliche Fahrt um Skagen zu vermeiden und bahnte sich seinen Weg über den cimbrischen Chersonesos an seiner schmalsten Stelle, wo Eider, Treene und Schlei sich nähern und wo man auch die kleinen Schiffe der damaligen Zeit über die schmale Landbrücke hinüberziehen konnte, wie es damals Gepflogenheit war. Hier erstand auf dänischem Boden Sliaswich, Schleswig, die berühmte Stadt, deren Namen selbst ein gleichzeitiger arabischer Chronist nennen konnte. Hier trafen Kaufleute aller Nationen zusammen und Ausgrabungen lassen manche Schlüsse auf die Hauptverkehrsländer ziehen. Der heilige Ansgar benutzte schon den Reiseweg von den Mündungen des Rheins nach Schleswig und seiner Lebensbeschreibung durch Rimbert verdanken wir die ersten Nachrichten. Schleswig gegenüber, am Haddebyer Noor, erwuchs gegen Ende des 9. Jahrhunderts ein zweiter Hafenplatz, Haithabu-Haddeby, der Wohnort auf der Heide. Der Verkehr über die Halbinsel muß gewinnbringend gewesen sein, denn schwedische Kleinkönige setzten sich hier in dem Gebiet der Eidermündung und Schlei fest nnd erhoben ihren Tribut von dem Transithandel. Runensteine zeugen noch von den Kämpfen, welche diese schwedischen Wikinger um ihre Herrschaft hier zu bestehen hatten und verwehte Namen von Königen, ihren Frauen und Helden sind uns aufbewahrt. Zeitweilig stand auch das Handelsemporium Reric an der mecklenburgischen Küste unter dänischer Hoheit. Es wurde 808 von dem Dänenkönig Göttrik zerstört und seine Kaufleute nach Schleswig überführt. Auch in dem sagenberühmten Jumne auf der Insel Wollin übten die Dänen zeitweilig die Herrschaft aus. Aber wichtiger noch und folgenreicher als diese Züge waren die Fahrten der schwedischen Stämme. Wie die Normannen auf ihren Wikingerzügen die Küsten Englands verheerten und

das mittelländische Meer durchstreiften, Vinland entdeckten und so als erste Europäer das amerikanische Festland betraten, so führten die schwedischen Wikinger ihre Raub- und Handelszüge weit über die Grenzen der Ostsee hinaus. Schweden waren Rurik und seine Söhne, die die weicheren russischen Stämme als erste zu einem Staate zusammenschweißten, den sie beherrschten. Und sie folgten dem Lauf der russischen Ströme weiter nach Süden und gelangten bis nach Konstantinopel, von wo sie schätzebeladen heimkehrten. Es sind uns noch die Normen eines im Jahre 907 abgeschlossenen Handelsvertrages zwischen den russischen Großfürsten nnd dem oströmischen Kaiser aufbewahrt, der 912 und 945 erneuert wurde. Die uns aufbewahrten Namen von russischen Kaufleuten dieser Zeit tragen fast durchweg nordischen Charakter. Auch auf heute schwedischem Gebiet in Birka am Mälarsee blühte damals eine Handelsstadt, von deren frühestem Handel uns neuere Forschungen ein Bild gegeben haben.

Im Gegensatz zu den Nordgermanen hatten die deutschen Stämme lange ihre alte Seetüchtigkeit eingebüßt. Von den Küsten der Ostsee waren sie ganz verdrängt. An die Sitze der Angeln schlossen sich in Schleswig-Holstein im Süden slawische Stämme an. Erst als die deutschen Völkerschaften ihr schmales Gebiet bis zur Elbe ganz erfüllt hatten und ihnen der Raum zu eng geworden war, drangen die Sachsen wieder an die Ufer der Ostsee vor und drängten zunächst in enger Waffenbrüderschaft mit den Dänen die Slaven zurück.

Es war das Zeitalter der deutschen Kolonisation des Ostens. Heinrich der Löwe wies hier den Weg, indem er zuerst die Slawen dauernd seiner Herrschaft unterwarf. Neben ihm Adolf II. von Holstein. Jetzt konnten Deutsche sich wieder als Ansiedler an der Ostseeküste niederlassen und sie nicht nur als Reisende besuchen. Es entstand Lübeck, das bald eine bedeutende Stellung einnahm. Die Deutschen drangen auf den Spuren des skandinavischen Handels vor. Sie faßten gleichzeitig in Wisby auf Gotland, dem damaligen skandinavischen Zentrum des Ostseehandels, Fuß. Es bildete sich hier, vielleicht nach skandinavischem Muster, eine Genossenschaft der deutschen Kaufleute, die man auch „Geeinigte Gotlandsfahrer des römischen Reiches" nannte, oder später einfach den „Gemeinen Kaufmann". Hier im Auslande fanden sich zuerst die deutschen Bürger verschiedener Städte zu gemeinsamer Handlung zusammen. Ihre Genossenschaft dehnte ihren Einfluß bald auf das ganze Ostseebecken aus. Es zeigt die veränderten Weltverhältnisse, daß bereits seit dem frühen Mittelalter der früher im Besitz der Gotländer selber befindliche Gotenhof

in Nowgorod regelmäßig an die Hansekaufleute vermietet wurde. Daneben gab es aber auch Deutsche, welche sich als Bürger in Wisby niederließen. Die Stadt Wisby dürfte vor allem eine Schöpfung der deutschen Kaufleute sein, denn in den Zeiten des skandinavischen Übergewichts im 10. und 11. Jahrhundert war es ein unbedeutender Ort, während noch heute ihre großartigen Ruinen von ihrer Bedeutung zeugen. Der gotländische Handel alter Zeit wurde von Bauern ausgeübt und noch 1276 hat eine Urkunde den Ausdruck: „Sowohl die deutsche wie die gotische Gemeinde, welche Gotland bewohnt". Es gab hier einen deutschen und einen gotischen Vogt. Allmählich aber wurde dieser Gegensatz mehr und mehr ausgeglichen, wie die Urkunden keinen scharfen Unterschied mehr machen. Wahrscheinlich konzentrierte sich auch der Handel der Goten mehr in der Stadt, während er auf dem Lande zurückblieb. Doch haben wir aus dem 13. Jahrhundert noch zahlreiche Belege für den großen Handel der eingeborenen Goten.

Lange aber mochte es zweifelhaft sein, ob den Nordgermanen oder den Deutschen die Herrschaft zufallen solle, standen doch die norddeutschen Städte ganz für sich allein da, während die Reichsgewalt ihr ganzes Interesse nach Italien wandte und den weltgeschichtlichen Kampf mit dem Papsttum ausfocht. Ja, sie wurden vom Kaiser selber verraten und dem Dänenkönige ausgeliefert, als Friedrich II. 1215 diesen mit allen Landen bis zur Elbe und Elde belehnte. Starke Herrscher auf dem dänischen Thron konnten damals die dauernde Beherrschung der Ostseeküste ins Auge fassen, gehörten doch auch Schonen, Halland und Blekinge jenseits des Sundes zu ihrem Reiche und ihr Gebot fand bis nach Pommern Gehör. Noch heute erinnert die Kreuzesfahne des „Dannebrog" an diese christlich-imperialistische Politik, die sie bis nach Estland und Ösel führte und dort im Namen des Christentums Fuß fassen ließ, zugleich auch ihre Einmischung in schwedische Verhältnisse zur Folge hatte. Aber die deutsche Expansion beruhte auf tieferen Voraussetzungen als die rein politische Ausbreitung Dänemarks und hätte auch ohne den Handstreich von Lyö die Germanisierung der südlichen Ostseeufer sichergestellt, wenn auch vielleicht nicht eine deutsche Seeherrschaft. Zunächst folgten die Deutschen durchaus den Spuren des älteren skandinavischen Handels, doch müssen wir uns diesen ungeregelter und mehr dem Zufall folgend vorstellen. Oft auch mögen eben Seeraub und Handel noch verwandte Berufe gewesen sein. Mit den Deutschen kam eine neue Zeit.

Dieselbe Tatsache, die die deutsche Kolonisation hervorgerufen hatte, die starke Bevölkerungszunahme war zugleich eine der Haupt-

ursachen für eine neue Entwicklung innerhalb der alten Grenzen des deutschen Volkes gewesen, welche seine endliche Überlegenheit über die Skandinaviern mitbedingte: die Gewöhnung an städtisches Leben und die damit verbundene Entwicklung aller Gewerbe und des Handels. So schmückte bald ein Kranz deutscher Städte die südlichen Ufer der Ostsee.

Das natürliche Interesse der deutschen Ansiedler erforderte dauernd enge Verbindung mit der alten Heimat, ständiger Zufluß von Neubürgern waren willkommen und erforderlich und stärkte den deutschen Verkehr auf dem Meere. Die gemeinsame Sprache des Plattdeutschen verband die Städte von Riga bis zu dem damaligen Zentrum des Weltverkehres am Niederrhein in Brügge, ja darüber hinaus bis Dünkirchen zu einer großen Verkehrs- und Kulturgemeinschaft. Die gemeinsame Sprache erleichterte eine allseitige Kenntnis der fremden Länder und ihre Erfordernisse. Selbst in dem dänischen Estland konnten deutsche Bürger sich niederlassen. Zwar nur ein lockeres politisches Band verknüpfte alle diese deutschen Städte. Sie waren vereint in der Hanse, diesem losen Bunde ohne feste Umgrenzung, ohne geschriebene Satzungen und ohne politische Anlehnung an die deutschen Territorialgewalten. Aber das gemeinsame Interesse, das diese städtischen Gemeinwesen verband, war doch stark genug, sie in Zeiten der Bedrohung zu einen und durch geschickte Ausnutzung der Rivalitäten zwischen Dänemark, Schweden und den holsteinischen Grafen ihre Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren sicherzustellen.

Die Hanse war die erste Macht, welche gestützt auf allseitige Kenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse in Nordeuropa den Versuch unternahm, einen geregelten Austausch und Zwischenhandel zu organisieren. In dem städtischen Gemeinwesen erfuhr ein Nachbar vom andern lohnende Erwerbsmöglichkeiten, schneller verbreitete sich hier auch die Kunde von Kriegen und Zwischenfällen als in Skandinavien, wo der Kaufmann den Winter über allein auf seinem Hof, abgeschnitten von der Welt, dasaß. Auch technisch war die neue Kultur den übrigen Ansiedlern der Ostsee überlegen, manche Gewerbe erwuchsen hier zu neuer Vollkommenheit, vor allem der Schiffbau. Die Ausbildung des hansischen Übergewichtes beruhte vor allem auf der Tatsache, daß die Städte ihre ganze Politik ihren Handelsinteressen unterordnen konnten; ungehindert von einer starken Königsgewalt konnten die deutschen Städte emporwachsen, ohne fürstlicher Territorialpolitik dienstbar gemacht zu werden. Ihr einziges Ziel war und blieb die Entwicklung ihrer Handelsinteressen. In selbstherrlicher Regierung konnten sie diesem Ziel ihre ganze Politik und Verwaltung unterordnen. Durch

Jahrhunderte blieb ihre Politik dieselbe, in lebendiger Kenntnis des Auslandes auf die folgenden Geschlechter vererbt, und sie erreichte dadurch schließlich in zäher Arbeit Ziele, nachdem diese bereits seit Jahrzehnten ins Auge gefaßt waren. Zudem wirkten ihre geschlossenen Gemeinwesen mit doppelter Kraft in einer Zeit, da es schwer war, 1000 Mann zu sammeln, so daß eine Stadt wie Lübeck als eine wirkliche Macht den weitausgedehnten Territorialstaaten gegenüberstand, deren Kraft erst in viele Monate dauernder Vorarbeit gesammelt und nie lange beieinander gehalten werden konnte.

Ihr Reichtum an barem Gelde, mit dem der Handel stets von neuem ihre Kassen füllte, diente ihnen als bester Bundesgenosse. Das reiche architektonische Erbe, die ragenden Dome nnd festen Kaufmannshäuser, die uns als Zeugen dieser Vergangenheit in den wendischen und preußischen Städten noch heute erfreuen, zeigen uns durch den Gegensatz zu der Armut Skandinaviens an mittelalterlichen Denkmälern deutlich die Überlegenheit der Städte. In ihrer Hand war der gesamte Handel der Ostsee. Sie versorgten auch den Westen Europas auf dem Markte von Brügge mit den baltischen Produkten.

Auch Erik Menveds und Waldemar Atterdags Rückkehr zu der Politik der großen Waldemare konnte die Herrschaft der deutschen Städte nicht mehr gefährden, da ihre Politik über das Maß der Erreichbaren hinausging und Schweden, Holsten und Hansen einigte. Waldemar Atterdags Zerstörung von Wisby im Jahre 1361 und die Zeiten der Victualienbrüder im 15. Jahrhundert verstärkten nur noch die Verschiebung des handelspolitischen Schwergewichts nach Lübeck, die neue, im innersten Winkel der Ostsee gelegene Transitstadt, zu der alle befahrendsten Ruten der damaligen Ostseeschiffahrt hinführten. Der Friede von Stralsund 1370 besiegelte die Vorherrschaft der Hanse. Den dänischen Königen blieb nur ein historischer Anspruch auf die Herrschaft über die Ostsee, der sich auch in ihrem Titel „König der Dänen, Wenden und Gothen" aussprach, ihrer Flagge Grußvorrechte vor anderen gewährte und nur in dem von König Erich von Pommern eingeführten und bis zum Jahre 1857 von allen Mächten der Welt anerkannten Sundzoll klingenderen Lohn einbrachte.

Es ist aber doch erstaunlich, in wie hohem Maße es den Hanseaten gelang, ihre älteren Konkurrenten zu verdrängen und in dem Eigenhandel auch der Skandinavier einzudringen.

Kein Vorwurf gegen Deutschland wurde während des Krieges häufiger erhoben, keiner fand in Skandinavien leichteren Wiederhall als die Erinnerung an die beherrschende Stellung, welche die deutsche

Hanse während mehr als zweier Jahrhunderte in Skandinavien einnahm. „Deutschlands heutige Methoden und Ziele sind dieselben wie damals", war das Schlagwort, das man jahrelang wiederholte, während man England als den uneigennützigen Freund des Nordens hinstellte. Wir können die Handelsherrschaft der Hanse nicht leugnen, wir wollen die unleugbaren Härten des hansischen Vorgehens nicht hinwegtuschen, aber wir wollen abschweifend vom Gange der Entwicklung eine kurze Zeit bei den Handelsverhältnissen der skandinavischen Länder während der Hanseherrschaft verweilen. Wir folgen nicht der Auffassung der älteren Geschichtsforschung, welche in dem hansischen Kontor in Bergen ein notwendiges Übel sah, weil Norwegen selbst nicht fähig gewesen sei, größeren Handel zu treiben. Die Forschungen Alexander Bugges haben uns ein treffendes Bild des weitverzweigten Handels der Norweger vor der Hansezeit gegeben. Aus Münzfunden kennen wir die engen Beziehungen zwischen Sachsen und Norwegen in karolingischer Zeit, und auch die Sagas erzählen uns von Schiffsreisen nach Sachsen. In Lübeck hatten die Norweger noch im 13. Jahrhundert Zollfreiheit. Ein anderes Ziel des frühesten norwegischen Handels waren die Niederlande, besonders die Rheinmündung. Häufigere Gäste noch waren sie vielleicht in den Jahrhunderten vor der Hansezeit in England. Aber seit dem Anfang des 13. Jahrhunderts datiert ein starker Rückgang. Um 1300 bereits ist eine starke Abnahme des norwegischen Eigenhandels festzustellen. Der Handel mit den wichtigsten Produkten des Landes ist in die Hand der Deutschen übergegangen, und das nicht nur im Verkehr mit Deutschland, in dem die Deutschen wohl stets überlegen gewesen waren, sondern auch in dem so wichtigen Verkehr mit England, in dem sich die hansischen Kaufleute als Zwischenhändler einschoben. Jahrhundertelang kann man dann von einem norwegischen Außenhandel überhaupt nicht sprechen, da die Hanse die gesamte Warenvermittlung in der Hand hatte und die vereinzelten Versuche norwegischer Großer, mit dem Ausland in Verbindung zu treten, daran nichts ändern. Das sind die Tatsachen. Aber worauf beruhen sie und wie steht es mit den Vorwürfen von Mord und Gewalttat und Zwang, die in dieser Verbindung so häufig gegen die Hanse erhoben werden?

Die Geschichtsschreibung des Mittelalters hat uns zahlreiche Beispiele von deutschen Gewalttaten in Norwegen überliefert und auch der Schutz der Kirche und der Bischofsornat sicherten nicht immer dagegen, daß die Deutschen sich ihr Recht selber nahmen, auch gegen königliche Beamte wahrten sie häufig ihren Standpunkt und ihr vermeint-

zunächst keine Rechte der Fremden an. Man suchte sie stets herauszudrängen und behandelte sie absichtlich als Fremde, und das Ergebnis war ihr Übergewicht, obwohl beide Parteien anfangs ausdrücklich auf dem Boden der Gleichberechtigung verhandelten. Der erste Handelsvertrag zwischen Lübeck und Norwegen vom Jahre 1250 gewährte den Norwegern in Lübeck genau dieselben Freiheiten wie den Lübeckern in Norwegen. Es war aber nicht allein die Schuld der Lübecker, daß die aktive Schiffahrt Norwegens allmählich aufhörte. Stärker wohl als Lübecks natürliches Übergewicht in diesem Handel haben soziale Verschiebungen in Norwegen mit dazu beigetragen. Auch in Norwegen wurde der Handel vor allem von dem Adel und den Bauern ausgeübt, die in ihren kleinen, offenen, aber seetüchtigen Schiffen gewohnt waren, die Meere zu befahren. Nach König Magnus des Guten Tode im Jahre 1280 begann in Norwegen aber eine starke soziale Verschiebung. Ständig wuchs die Macht der Großen, die Titel Graf und Baron fanden Eingang, ein Lehnswesen in westeuropäischem Zuschnitt beschränkte die alte Bauernfreiheit und legte ihrem Handel Fesseln an. Der Adel sah es nicht mehr als standesgemäß an, zu handeln und verschwindet mehr und mehr aus dem Außenhandel. Es läßt sich für diese Zeit nach den norwegischen Historikern ein allgemeiner Rückgang der Landeskultur feststellen, dem der Aufschwung der deutschen städtischen Kultur gegenübersteht. „Die Deutschen sind in großer Menge und in großen Schiffen hierher gekommen", sagte schon König Svere 1186, als er über einen Auflauf empört zu Gericht saß, der durch die Weineinfuhr der Deutschen hervorgerufen war und schon damals die alkoholfeindlichen Wächter der Moral empörte. Die Kogge, das Schiff der Deutschen, war größer und stärker als die kleinen Fahrzeuge der Norweger. Es hatte ein Deck, so daß die Waren besser geschützt waren und war zugleich im Kampfe besser verwertbar, gleich einer starken Festung, so daß die Norweger einen ernsthaften Kampf zur See nicht mehr aufnehmen konnten und wir seit dieser Zeit von keinen Seeschlachten mehr hören. Denn Koggen wurden in Norwegen nicht gebaut und man muß daraus auf einen Rückgang der norwegischen Seemacht schließen.

Die neuen Herren des Landes wollten sich aber das Übergewicht der deutschen Kaufleute nicht gefallen lassen und begannen einen Kaperkrieg unterschiedslos gegen Deutsche und Niederländer, während sie gleichzeitig mit Dänemark und Schweden im Krieg gerieten. Ihrer gewöhnlichen Politik entsprechend, vermied die Hanse es, große kriegerische Unternehmungen ins Werk zu setzen, sie wandte die Handelssperre gegen das Land an und schnitt ihm vor allem die Korn- und

Mehlzufuhr aus der Ostsee ab. Dem einigen Willen der Städte von Reval bis zu den Niederlanden konnten die Norweger umsoweniger widerstehen, als Erich Menved von Dänemark einen Vorstoß nach Norwegen machte. Es kam bald zu einer Verständigung mit den Städten. Sie erhielten 1294 ihre ersten großen Freiheiten, die auch damals noch unter der Bedingung erteilt wurden, daß den Norwegern dieselben Rechte in den Städten gewährt würden. Von einschneidender Bedeutung in diesem Freiheitsbriefe war die Bestimmung, daß damals allen Ausländern die Fahrt über Bergen hinaus in das Nordland verboten wurde, der Hauptgrund für die überwiegende Stellung dieser Stadt im norwegischen Handel der nächsten Jahrhunderte und zugleich für die Ausbildung des hansischen Übergewichts, das so durch die eigene Gesetzgebung des Landes gefördert wurde. Es waren übrigens nicht die Deutschen allein, welche in Norwegen damals einen ausgedehnten Handel trieben, auch die Engländer hatten in Bergen ein Kontor, ihre Höfe und Buden, und der Konkurrenzkampf mit ihnen scheint sogar noch erbitterter gewesen zu sein. Politische Streitigkeiten kamen hinzu, sodaß auf einmal 4000 Engländer im Lande gefangen gesetzt worden sein sollen. Den erbitterten Kämpfen mit ihnen stand damals ein freundschaftliches Verhältnis zu den Städten gegenüber, welche sich während dieser lang andauernden Streitigkeiten ungestört im Lande festsetzen konnten. Auch die starke Beteiligung der Engländer am Handel in Norwegen selber zeigt, daß der Rückgang des Eigenhandels nicht allein auf die überlegene Konkurrenz oder die Machenschaften der Hanseaten zurückzuführen ist, sondern in den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen Norwegens selber begründet war. Die Entwicklung des deutschen Einflusses ging aber nicht ohne Rückschläge vor sich. Das Jahr 1316 brachte so einen Versuch des Königs Hakon Magnusson, den Eigenhandel des Landes durch eine ausgedehnte Gesetzgebung wieder zu heben. Aber die Städte zeigten sich doch als unentbehrlich, vor allem, weil sie die Kornzufuhr in der Hand hatten und weil sich auch ein gemeinsames Interesse für die Bekämpfung der Ansprüche und Pläne König Erich Menveds von Dänemark ergab. Erst nach 1370, als die Hanse auch eine politische Großmacht im Norden geworden war, gelang es, die Engländer völlig aus Bergen zu vertreiben. Wir wollen den Wechsel der Politik, die Streitigkeiten zwischen Dänemark, Schweden, Norwegen und den Städten nicht im einzelnen verfolgen. Die Rechte der Städte waren den Königen von Norwegen stets verhaßt und sie suchten sie zu unterbinden, weshalb die Städte auch noch häufiger von ihrem Druckmittel, der Handels-

sperre, Gebrauch machten. Schließlich konnte man die Städte aber nicht entbehren. Häufig auch waren die Lübecker die Bankiers der norwegischen Könige, da es auch der stärksten Macht in den Zeiten der Naturalwirtschaft schwer war, das für ihre Politik und Kriege notwendige Geld aufzubringen, sodaß die Privilegien, die man den Lübeckern und Hansen kaum genommen hatte, ihnen wieder zurückgegeben und neue Pfänder ausgeliefert werden mußten. Vertreibung und Rückkehr folgten sich häufig. So ist es kein Wunder, daß sich die Hansegenossen auf einem ausgesetzten Posten fühlten, keine Gemeinschaft mit den Landeseinwohnern haben wollten, keine Heirat ihrer Genossen mit Norwegerinnen duldeten, und nur Unverheiratete auf das Kontor sandten. Die Anfänge des Kontors liegen um das Jahr 1250, um das Jahr 1350 finden wir es völlig organisiert, nachdem vielleicht der schwarze Tod durch seine Dezimierung der norwegischen Landeseinwohner seine Festsetzung erleichtert hatte. Die meisten Einrichtungen des hansischen Kontors zu Bergen dürften wohl aus Nowgorod dorthin übertragen worden sein.

Wir wollen hier aber nicht im einzelnen verfolgen, wie sich dieser Staat im Staate bildete, wie er ein Recht nach dem andern erwarb, auch eigenmächtig den Gesetzen Gewohnheiten hinzufügte, die dann als alte Rechte verteidigt wurden, wie die Kaufgesellen auch die Zünfte der Handwerker mit ihrer Organisation verknüpften und dadurch schon rein numerisch die stärkste Macht in der Stadt bildeten, bis schließlich das „Kontor“ entstanden war. Die moderne Einzelforschung hat uns über alle diese Verhältnisse, so auch über das Eindringen und die Ausbreitung der deutschen Handwerker zahlreiches Material zusammengetragen, aber erst der Verlust der politischen Selbständigkeit des Landes ermöglichte dann ein dauerndes Übergewicht der Hansen, das sie natürlich nunmehr ausbeuteten. Unverändert blieb auch die norwegische Politik, welche den ganzen Handel Norwegens in Bergen konzentrierte und einen selbständigen Handel der nördlichen Landesteile unterband. Diese handelspolitischen Maßnahmen waren die Grundlage für die Ausbildung des Truck-Systems, durch das die Fischer in die Hand des Kontors gegeben waren, da sie stets auf ihre kommenden Fänge hin den Kaufleuten verschuldet waren und ihnen den Fang zu billigen Preisen überlassen mußten. Aber dieses System, über dessen schädliche Folgen kein Zweifel herrschen kann, hat die Herrschaft der Hansen um Jahrhunderte überdauert und wurde nach Aufhebung der Rechte des Kontors von den Bergensern in gleicher Ausdehnung ausgenutzt und ist sogar heute noch nicht verschwunden, da die Zufälle des Fanges dem Fischer keine geregelte

Einnahme gewährleisten, sondern ihn häufig von dem Kredit des Kaufmannes abhängig machen. Unter Christian II. kämpfte die erste Reaktion gegen diese Herrschaft der Fremden an, aber mehr Erfolg hatte erst der Statthalter Christopher Walkendorf, welcher 1557 bis 1558 die fünf Ämter der Handwerker vom Kontor trennte und auflöste. Die Rechte des Kontors wurden sodann stark eingeschränkt durch den Odenseer Rezeß von 1560, durch welchen auch den eingeborenen Norwegern volle Freiheit des Handels gewährt wurde, worauf ein norwegischer Handelsstand erwachsen konnte. Aber bis in die Zeit des 30jährigen Krieges hatte die Hanse den ersten Platz in Bergen inne, obwohl sie keine entscheidende Vorrechte mehr besaß. Nach 1630 erst sank das Kontor in Bedeutungslosigkeit herab und bestand zuletzt nur noch aus norwegischen Mitgliedern.

Aber wir sind zu weit vorangeeilt und wollen noch einen Blick auf den Handel der Hanse mit dem mittelalterlichen Dänemark werfen. Auch hier hatte die überlegene städtische Kultur der Hansestädte ihr völliges Überwiegen im Handel zur Folge. In Kopenhagen selbst bestand eine deutsche Kompanie; der Eigenhandel der dänischen Städte, vielleicht mit Ausnahme von Flensburg und Malmö, war unbedeutend. Die Bauern der süddänischen Inseln Laaland, Falster und Langeland führten am liebsten ihre Erzeugnisse selbst auf kleinen Booten nach Lübeck, Rostock und Wismar, wo sie einen besseren Markt fanden. Zahlreich fanden sich in Dänemark die umherziehenden deutschen Hausierer, über die auch in Schweden stets geklagt wurde. Verbote nützten nicht. Wir finden deutsche Kaufleute in allen Gegenden des Reiches, vom Limfjord, wo sie sich am Heringsfang beteiligten, bis zur Grenze von Jütland und auf den Inseln, zeitweilig auch völlige Zollfreiheit in Dänemark genießend, mit Ausnahme allerdings von Schonen. Hier befand sich der Hauptmarkt der Hansen in Dänemark, wo Skanör und Falsterbo, heute zwei unbedeutende Flecken, auf der kleinen hammerförmigen Halbinsel, die sich hier in den Sund erstreckt, zeitweilig regstes Leben anzogen. Es waren die berühmten (nundinae Schanienses) wo sich seit der Wende des 12. und 13. Jahrhunderts im Herbste jeden Jahres vom 15. August bis 9. Oktober die Fischer aus allen umliegenden Inseln und Provinzen zusammenzufinden pflegten, um dem Heringsfang obzuliegen, dessen ungeheure Ergiebigkeit uns schon Saxo ausmalt. Und zu den Fischern haben sich wohl bald die Kaufleute gesellt, welche ihnen die Heringe abkauften und ihnen dafür Tuche und Bier und alle Produkte des Gewerbes zuführten. Bereits 1201 war der Verkehr der Lübecker so bedeutend, daß eine Beschlagnahme ihrer Waren in

Schonen eine Wendung der Lübecker Politik zugunsten Waldemars II. veranlaßte. Seitdem blieb Schonen das ganze Mittelalter hindurch einer der wichtigsten Punkte des hansischen Verkehrs. Die Privilegien, die sie für diesen Handel erlangten, bildeten neben der Freiheit vom Sundzoll ihre wichtigsten Rechte in Dänemark. Seit dem Stralsunder Frieden, in dem sie auf 15 Jahre auch in den Besitz der Pfandschaft der schonenschen Schlösser gelangten, bis auf Christian IV. hin haben sie ihre zahlreichen bis in die kleinsten Einzelheiten ausgebildeten Rechte und Gewohnheiten, unter manchen Anfechtungen zwar, stets bestätigt erhalten, als schon die erste bewegende Ursache dieses ganzen lebhaften Verkehres verschwunden war, als nämlich der Hering in seiner Wanderlust andere Ufer aufsuchte und sich nach Bergen, später nach Marstrand verzogen hatte und als neue Handelsgewohnheiten die Märkte von Skanör und Falsterbo in den Hintergrund gedrängt hatten. Die Fischerei in Schonen lag stets in den Händen der Dänen, der Handel aber war das eigentliche Feld hansischer Betätigung in Schonen. Da der größte Teil des Fanges in Deutschland oder in dem Handelsgebiet der Hanse abgesetzt wurde, so war ihr Übergewicht in der Verfrachtung des Fanges natürlich gegeben, was gleichzeitig auch wieder ihre Stellung als Lieferanten aller Kaufmannswaren sehr förderte. Der schonensche Handel war eine Hauptquelle des lübischen Reichtums, was sich in der führenden Stellung des dortigen Schonenfahrerkollegs in der Stadt zeigte. Eine Bevorzugung der Deutschen vor den Dänen ist nicht nachweisbar, wie sie z. B. niemals Zollfreiheit besaßen, gleich den Dänen, außer vielleicht für Gegenstände des täglichen Bedarfes. Neben der Fischerei entwickelte sich in Schonen ein lebhafter Umschlaghandel in dem großen westöstlichen Verkehr Nordeuropas. Die Länge der Fahrt ließ bei den geringen Hilfsmitteln der Zeit eine Unterbrechung ratsam erscheinen. So wurde es ein wichtiges Privileg der Hansen, von Bord zu Bord laden zu dürfen. Kampen und die süderseeischen Städte trafen hier mit den Osterlingen, den Anwohnern der Ostsee, zusammen und tauschten ihre Waren gegenseitig aus. Dieser Zweig des Handels dürfte für die Hansen die wichtigste Seite des schonenschen Verkehres gewesen sein. Denn als veränderte Handelsgewohnheiten eingetreten waren, verloren die Märkte für die Städte ihre Bedeutung, obwohl zeitweilig der Fisch noch in gewohnter Menge kam.

So war die Ostsee im 14. und 15. Jahrhundert unbestritten ein deutsches Meer. Die Bemühungen der dänischen Könige, die Union der drei nordischen Reiche aufrecht zu erhalten, ließen es nie zu ernsthafteren Versuchen kommen, das Handelsübergewicht der Hanse zu

brechen. Stets konnte sie durch geschickte Unterstützung einer der streitenden Parteien das Gleichgewicht im Norden aufrechterhalten und dabei stets neue Bestätigung ihrer Privilegien erreichen, da ihre Hilfe nicht entbehrt werden konnte. Wie Lübeck gegenüber dem benachbarten Holstein in Dithmarschen eine Stütze suchte, so leistete es den Schweden Unterstützung in ihrem Kampfe gegen die dänischen Könige. Noch einmal gelang es der hansischen Politik im Anfange des 16. Jahrhunderts, eine große Gefahr abzuwenden, als Christian II. den Plan faßte, die Hansestädte aus seinem Reich ganz auszuschließen, die Bürgerschaft seines eigenen Reiches zu entwickeln und sich auf sie zu stützen, Kopenhagen und Stockholm zu starken Plätzen des Ostseehandels zu machen und zugleich in Flandern wie in Rußland Kontore zu errichten, um so die dänische Stellung am Sunde zur Herrschaft über die Ostsee auszudehnen. Ein lebhaftes Interesse schenkte er auch den Holländern, den Konkurrenten der Hanse, von denen er manche in Dänemark ansiedelte, um ihre Fertigkeiten dahin zu verpflanzen. Im Verfolg dieser Pläne ließ Christian II. sich von seinem Schwager Karl V. die alten Ansprüche auf Norddeutschland bestätigen und ließ sich von ihm mit Lübeck belehnen. Diese Pläne hatten zunächst die Folge, daß Lübeck und Danzig, deren Interesse stets auseinander ging, sich zusammenschlossen. Lübecker Kaufleute waren es, die dann Gustav Wasa nach Schweden zurückführten, nachdem Christian II. eben das Land glaubte endgültig unterworfen zu haben, und die weiter den Bund mit den Holsten und dem eigenen mißvergnügten dänischen Adel zustande brachten. Dieser Koalition aller gleichzeitig von Christian II. beleidigten und in ihren Lebensinteressen gekränkten Mächte gegenüber, deren Zusammenschluß er verschuldet hatte, gab er seine hochfliegenden Pläne auf und flüchtete aus dem Reich. Seitdem sind Schweden und Dänemark stets getrennte Reiche gewesen und wie die Politik der Hanse darauf ausging, in den inneren Gegensätzen der beiden Reiche Partei zu ergreifen, so haben es seitdem die Seemächte stets gehalten. Aber die Hanse wurde ihres Sieges nicht froh.

Die ausschlaggebende Gruppe innerhalb der Hanse waren die wendischen Städte, in deren Hand vor allem der wichtige Transithandel von der Ost- zur Nordsee lag. Lübeck war der Stapelplatz für diesen Verkehr. Aber bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts kam die Fahrt um Jütland auf; sie nahm an Bedeutung zu, als in der Art des Warenverkehrs eine Verschiebung eintrat, Massengüter, wie Holz und Korn neben den bisher allein gehandelten wertvolleren Waren, Wachs, Pelzwaren und Bernstein gehandelt wurden

und bald den ersten Platz einnahmen. Im ganzen 15. Jahrhundert war Lübecks Politik vor allem auf die Unterbindung dieser Fahrt, die man am besten im Sunde treffen konnte, gerichtet, weshalb Dänemark für Lübeck die entscheidende Rolle spielte. Als dann im 16. Jahrhundert in England und auf der iberischen Halbinsel die eigene Kornproduktion nicht mehr ausreichte, nahm dieser Verkehr durch den Sund stark an Umfang zu. Die Hauptträger dieses Verkehrs waren seit jeher die schärfsten Konkurrenten der Hanse, die Holländer und Seeländer. Seit den Zeiten der Königin Margareta treffen wir sie in dieser Fahrt, bei jedem Streite der dänischen Könige mit der Hanse von ihnen begünstigt, während die Hanse ihren Ausschluß von der Ostsee als eine Lebensfrage betrachtete. Das Interesse der dänischen Könige erforderte aber die Aufrechterhaltung dieses Verkehrs und selbst Friedrich I., der allein mit hansischer Hilfe auf den Thron gelangt war, verständigte sich sehr bald wieder mit den Holländern, da diese, um ihren Handel nicht zu gefährden, strenge Neutralität in seinem Kampfe mit Christian II. beachteten. Friedrich I. suchte zudem mit allen Mitteln, den dänischen Handel zu unterstützen, er machte der deutschen Kompanie in Kopenhagen ein Ende, wodurch der Hauptstadt ein wertvolles Element gewonnen wurde. Auch erließ er ein Verbot des Hausierhandels und des Besuchs der schonenschen Märkte durch Fremde. Besonders Lübecks Handel erlitt gleichzeitig einen fast ebenso schweren Schlag. Nach der Vertreibung Christians II. konnte die mächtige Travestadt sich rühmen, einem Könige sein Reich genommen und zwei andere Fürsten zu Königen erhoben zu haben, denn ohne die hansische Mithilfe hätten weder Friedrich I. noch Gustav Wasa sich behaupten können und nur durch hansische Vermittlung wurde die Eintracht zwischen den beiden, solange Gefahr bestand, aufrechterhalten. Aber Lübeck ließ sich auch in Schweden seine Hilfe bezahlen und zwar, wie Gustav Wasa ihm nachrechnete, nicht nur die Barauslagen, sondern erpreßte noch ausgedehntere Privilegien, als es je vorher besaß. Da Lübeck das Recht ausschließlichen Handels nach Schweden erhalten hatte, konnte es sogar selbst den Preis der Waren bestimmen. Gustav Wasa war aber nicht der Mann, politische Bedingungen, die der Augenblick einzugehen gebot, als ewige Richtschnur seines Handelns anzusehen. Das Wohl seines jungen Staates schien ihm eine Beseitigung des lübischen Übergewichts zu erfordern und kurzerhand gestattete er zunächst den Holländern in gleicher Weise den Handel in Schweden, während er gleichzeitig in Lübeck über eine Einschränkung der Privilegien in den Jahren 1529—31 behandelte. So war auch Lübecks Verhältnis zu Schweden sehr gespannt.

Vor allem die Enttäuschung über diesen Umschwung veranlaßte dann Wullenweber, den demokratischen Führer Lübecks in der Grafenfehde, den Versuch zu einer völligen Umwälzung der politischen Verhältnisse des Nordens zu machen. In himmelstürmender Politik, alle Ziele auf einmal zu erreichen suchend und selbst vor dem Mittel nicht zurückschreckend, den Namen Christians II., des alten Hansefeindes, als Lockruf für eine demokratische Städtepolitik und für ein Bündnis der skandinavischen Städte mit den Hansen zu benutzen, um diese in Gegensatz zu ihrem agrarischen Hinterlande zu bringen, verließ Wullenweber die alte vorsichtige Politik der lübischen Ratsgeschlechter und machte sich Dänemark, Schweden und den holsteinischen Adel gleichzeitig zu Feinden. Lübeck befand sich noch auf dem Höhepunkt seiner Macht. Gotland und Bornholm waren in seinem Besitz und man hoffte, wenn man sich selber die Herrschaft über den Sund aneignete, hier den gefährlichsten Gegner, die Holländer, am empfindlichsten und für immer treffen zu können. Aber dieser Kombination war die Hanse nicht gewachsen. Die territorialen Gewalten waren konsolidierter als im Mittelalter und es zeigte sich, daß es schwer war, die Städte wirklich für kriegerische Unternehmungen zusammenzubringen. Ein Teil der Städte stand abseits und es wurde offenbar, daß hinter dem gefürchteten Bunde der Hanse nur eine bescheidene Macht stand. Wullenwebers Versuch mißlang. Bei Svendborg erlitt Lübeck eine große Niederlage zur See, welche nicht wieder ausgeglichen werden konnte. Die Grafenfehde zeigte die letzte Vereinigung mehrerer Hansestädte zu einem kriegerischen Unternehmen. Gegenüber den in sich konsolidierten Reichen des Nordens konnten die Städte nicht mehr aufkommen. Nur einzelne Städte, vor allem Lübeck, haben sich noch an den politischen Kämpfen um die Ostseeherrschaft beteiligt, aber nur im Kielwasser fremder Politik.

Aber auch die siegreichen skandinavischen Königreiche waren nicht Erben der Hanse. An dem westöstlichen Verkehr, der an ihren Küsten vorbeiging, hatten sie auch fernerhin kaum einen Anteil, es zeigte sich nur eine erfreuliche Zunahme in dem Handel mit den Produkten ihres eigenen Landes. Auch ihre Seegeltung hatte gewonnen. Die Niederländer aber waren die Erben der Hanse auf dem Gebiete des nordeuropäischen Großhandels. Der baltische Handel war die Quelle ihres Reichtums, sie blieben seine Herren das ganze 17. Jahrhundert hindurch und waren bis tief in das 18. Jahrhundert hinein im Ostseehandel vorherrschend. Den politischen Kampf um die Herrschaft überließen sie Anderen.

Hier waren inzwischen neue Kämpfer auf den Plan getreten: Polen war 1466 im Thorner Frieden ans Meer vorgedrungen und verstärkte im folgenden Jahrhundert seine Stellung, so daß es ein ernster Mitbewerber um die Herrschaft wurde. Ein zweiter Eckstein deutschen Einflusses brach im 16. Jahrhundert: der livländische Hochmeister konnte seine Selbständigkeit nicht länger behaupten und Livland wurde der Zankapfel der streitenden Mächte. Dänemark suchte unter dem jungen Friedrich II. noch einmal bestimmenden Einfluß zu gewinnen, indem der König seinen jüngeren Bruder zum Bischof von Oesel wählen ließ und Beziehungen zu dem russischen Großfürstentum anknüpfte, sich schließlich aber mit der Krone Polens verband. Bereits 1494 hatte der Großfürst Iwan III. dem hansischen Kontor zu Nowgorod ein Ende gemacht und seitdem war das eine Leitmotiv der Politik seines Staates der Drang ans Meer, das er auch 1558 mit der Eroberung von Narva erreichte.

Aber auch Schweden hatte sich unter der kräftigeren Regierung der Wasa nach dem Ende der kalmarischen Union konsolidiert und trat als vierter Hauptspieler auf den Plan, gleich stark durch den Gegensatz zu Dänemark. wie seine Stellung in Finnland zur Parteinahme aufgefordert, wo die seit dem 12. Jahrhundert, abseits von dem wichtigeren Schauplatze der historischen Ereignisse, begonnene schwedische Kolonisation und Christianisierung Finnlands den Grund für Schwedens spätere Ansprüche auf die Ostseeherrschaft gelegt hatte. Und von Finnland aus fühlte es sich natürlich stark veranlaßt, auf dem anderen Ufer des Finnischen Meerbusens einzugreifen, als dort die Lockerung des staatlichen Gefüges die Gelegenheit dazu bot.

Wir wollen die wechselnden Kombinationen, die durch dynastische und religiöse Momente neben den machtpolitischen bedingt waren, nicht im einzelnen verfolgen. Noch einmal hat Lübeck sich am nordischen 7jährigen Kriege beteiligt, und zwar gegen Schweden, dem alten Freund, der ihm die Narwafahrt untersagt hatte, um den russischen Erbfeinde die Waffenzufuhr zu unterbinden und den gewinnbringenden Einfuhrhandel nach Rußland allein in der Hand zu halten, es war sein letzter Krieg und er endete mit einem papierenen Erfolg im Frieden zu Stettin 1570, dessen Realisation man gegenüber Schweden nicht mehr erzwingen konnte. Die übrigen deutschen Städte verhielten sich im 7jährigen Kriege neutral und sahen in der Aufrechterhaltung des Verkehrs ihre Aufgabe und ihren Sondervorteil. In den folgenden Kämpfen zwischen Polen, Schweden und Russen spielen deutsche Interessen keine Rolle. Die Vereinigung Lübecks und der Hanse mit Holland, Schweden

zu einem Bündnis 1613—15 unterbrach nur für kurze Zeit ihre passive Rolle.

Wir wollen auch die folgende Zeit der dänisch-schwedischen Rivalitäten um die Herrschaft mit ihren Kämpfen und Friedensschlüssen auf kurze Zeit nicht im einzelnen verfolgen, im Verlauf deren Christian IV. noch einmal Dänemarks Stellung in Nordwestdeutschland zu befestigen suchte, bis er dann bei Lutter am Barenberge zurückgeworfen wurde, diese Jahrzehnte, welche Gustav Adolf dazu benutzte, die Russen von der Ostsee zu verdrängen und sie im Frieden von Stolbova 1617 zur Abtretung von Ingermanland und Ostkarelien zu zwingen, wodurch das schon früher erworbene Estland mit Finnland verbunden wurde. Auch das zeitweilige Übergewicht Polens zerbrach in diesen Kämpfen. Polen mußte Livland 1629 entgültig an Schweden abtreten und auch die preußischen Häfen kamen in Gustav Adolfs Gewalt. Nicht weniger stark wie seine religiöse Stellungnahme zwang dann die Sorge um die Aufrechterhaltung seiner Machtstellung in der Ostsee Gustav Adolf zum Eingreifen in den deutschen Krieg, die Verbindung Polens mit den Habsburgern und Wallensteins Ernennung zum „General der ganzen kaiserlichen Schiffsarmada zu Meer, wie auch des oceanischen und baltischen Meeres General“. Gustav Adolfs imperialistischen Motive sind klar ausgesprochen in der von Salvius während der Überfahrt nach Deutschland zur Verteidigung des schwedischen Eingreifens entworfenen Flugschrift, in welche auf Gustav Adolfs ausdrücklichen Befehl Schwedens Anspruch auf das dominium maris baltici aufgenommen wurde, ein Anspruch, der noch auf dem westfälischen Friedenskongreß lebhafte Debatten veranlaßte. Aber noch nicht überließ Christian IV. kampflos der aufsteigenden schwedischen Macht die Herrschaft in der Ostsee. Im Kampf mit den ihn verhaßten „Krämern und Krauthökern der Hansestädte“ blieb er der Sieger. Als erster dänischer König bestätigte er die hansischen Privilegien in Dänemark nicht und drängte sie weiter aus dem dänischen Handel zurück. Aber unter ihm wurde trotzdem der Traum von dänischer Herrschaft über die Ostsee beendet. Das Imperium maris baltici war stets das Ziel seiner maritimen Politik gewesen. Im Besitze des Schlüssels zur Ostsee wollte er dort auch die höchste Gewalt ausüben, bei deren Geltungmachung er z. B. polnische Schiffe von der Weichsel fortführen ließ und daran denken konnte, Gustav Adolf auf seiner Brautfahrt aufzuheben, oder ihm die Befahrung der Ostsee zu verbieten. Er verteidigte diese Ansprüche sogar in einer besonderen Schrift. Aber seine gleichzeitigen Übergriffe gegen die Holländer im Sunde wie auf der Elbe, wo er

seine Herrschaft durch einen neuen Zoll zu dokumentieren versuchte, brachten ihn in einen Konflikt mit diesen alten Freunden seines Landes. Seine Zollerhöhungen und fiskalischen Schikanen im Sunde trieben die Niederländer schließlich in ein Bündnis mit Schweden, das 1640 abgeschlossen wurde. Aber als es dann 1643 zum Kriege zwischen Dänemark und Schweden kam, verhielten sich die Holländer aus formalen Gründen neutral, in Wahrheit wünschten sie weder eine zu große Stärkung des einen, noch des anderen Rivalen. Die dänische Flotte wurde in der Seeschlacht bei Fehmarn am 13. Oktober 1643 vernichtet. Jetzt, zum ersten Mal seit den Tagen der Hanse, fuhr eine Flotte gegen den Willen des dänischen Königs durch den Sund: die Holländer. Und als Christian IV. trotz seiner Niederlage keinen Frieden schließen wollte, gingen die bis dahin vermittelnden Holländer zu Schweden über. Der holländische Admiral Witte Korneliszon de Wit fuhr im Angesicht des Königs durch den Sund, die holländische Ostseeflotte mit Kriegschiffen eskortierend und selber den Sund blockierend, nachdem die Handelsflotte die Engen passiert und die freie Ostsee gewonnen hatte. So mußte sich Christian IV. doch zum Frieden bequemen, durch den Gotland und Ösel, sowie Jämtland und Herjedalen dauernd an Schweden fielen, Halland zunächst auf 30 Jahre.

Das Ergebnis des westfälischen Friedens war die weitere Festigung der schwedischen Vorherrschaft durch den Erwerb von Vorpommern, Wismar, Rügen, Bremen und Verden, während Gustav Adolfs weitergehende Pläne durch seinen Tod durchkreuzt werden. Jetzt aber beherrschte Schweden fast alle Hafenstädte der Ostsee. Die Seezölle und Lizenten aus dem reichen Ostseehandel deckten die Hälfte der Staatsausgaben wie Oxenstierna äußerte. Zeitweilig besaß man auch die preußischen Zölle und geschickt verstand man es auch nach Gustav Adolfs Tode, diese politische Herrschaft mit religiösen Motiven zu drapieren. Der Friede von Röskilde 1658 brachte Schweden dann gegenüber Dänemark die Wassergrenze des Sundes: Bohuslen, Halland, Schonen und Blekinge wurden schwedisch und die Ostsee damit fast ein schwedisches Binnenmeer. Aber Schweden vermochte nicht mehr als die politische Herrschaft zu gewinnen, dies verzehrte schon die ganzen Kräfte des Staates. Niederländer und Engländer waren im Besitze des Handels.

Während die Kämpfe um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert weltpolitische Bedeutung hatten, wurde im 18. der Schwerpunkt nach den atlantischen Gestaden verschoben, wenn auch die Ostsee noch das befahrendste Meer war und die auf ihm beförderten Güter wertvoller

waren als der amerikanische Handel. Es war das Zeitalter der kolonialen Entscheidung zwischen Frankreich und England. Das 18. Jahrhundert brachte als neue Tatsache Preußens Aufschwung zur Großmacht und die Bildung der preußischen Küstenstellung von Memel bis Stettin. Aber Preußen war und blieb eine Landmacht und ohne Furcht vor gefährlichen Prankenschlägen konnte sich Schweden im 7jährigen Kriege lässig an der Bekämpfung Friedrich des Großen beteiligen.

Mit dem brandenburgischen Adler erschien wieder eine deutsche Flagge neben derjenigen Lübecks. Bereits vor Preußen hatte England unter Cromwell und seinem Sohn Partei ergriffen und zwar für Schweden, da die Niederländer in Verfolg ihrer Jahrhunderte alten Politik in diesem Kampf auf Dänemarks Seite standen. Beiden Mächten war aber die zeitweilige Aussöhnung der dänisch-schwedischen Gegensätze 1658 gleich unbequem und unverändert ist seitdem Englands Interesse am Ostseeproblem geblieben, wie der Ausspruch von Lord Clarendon im Jahre 1856 zu dem russischen Gesandten Brunoff in Paris beweist: „Die Ostsee ist der Schauplatz sowohl unserer vergangenen wie unserer zukünftigen Operationen. Bedenken Sie, daß wir dort in den letzten Jahren waren, daß wir aber auch dorthin zurückkehren können". Der schwedischen Herrschaft versetzte das zum Meere drängende Rußland, für das der Friede von Stolbova kein endgültiges Zurückdrängen bedeutet hatte, den Todesstoß im großen nordischen Kriege, bei dessen Abschluß 1721 Schweden die gesamten Ostseeprovinzen abtreten mußte. 1743 ging auch ein Teil Finnlands verloren. Als Rußlands Trabant nahm an all diesen Kämpfen Dänemark teil, stets bereit mit Schweden alte Rechnungen zu begleichen aber stets in zweiter Linie stehend, daher auch meist bei den Entscheidungen vergessen und als einzigen Gewinn die Regelung der schleswig-holsteinischen Frage in seinem Interesse erreichend. Wären die beim Frieden von Röskilde aufgetauchten Pläne einer gemeinsamen Politik der zwei Mächte mehr als bloße Kunstgriffe gewesen, so hätte Schwedens Großmachtstellung, an seiner Wurzel gesichert, schwerlich von Rußland gefährdet werden können. So aber wurde Schweden 1721 auf seine alte Kolonie Finnland und das bedeutungslose Vorpommern und Wismar beschränkt. Schweden und Dänemark sanken zu Steinen in dem Spiele der neuen Großmächte herab, die auf ein gegebenes Stichwort ausgespielt werden konnten.

Noch das ganze 18. Jahrhundert hindurch hat Schweden, wenig beachtet von Europa, die Aufgabe eines Vorkämpfers gegen das Moskowitertum erfüllt, bis es 1809 Finnland und die Alands-Inseln

an Rußland verlor. Wismar war bereits im Jahre 1803 auf 100 Jahre verpfändet, Schwedisch-Vorpommern ging 1815 verloren, Schweden zog damals seinen Fuß vom südlichen Ufer der Ostsee zurück und lebte ein Jahrhundert der Zurückgezogenheit fern von der großen Politik.

Unverändert blieb auch im 18. Jahrhundert die Rivalität zwischen Dänemark und Schweden. Besser noch als die Gelegenheiten, bei denen die Politik der beiden Länder im Kriege zusammenstieß, beleuchtet das Verhalten der Seemächte des 18. Jahrhunderts gegenüber den stets erneuten Versuchen zu einer gemeinsamen skandinavischen Politik die herrschenden Interessen und Machtverhältnisse in der Ostsee. Gemeinsame Gefahren ließen ein Zusammengehen häufiger opportun erscheinen, weil man erkannt hatte, daß die Großmächte leicht bereit waren, eines der beiden Länder zum Kriege aufzuhetzen, daß sie ihre Freunde beim Friedensschluß aber ebenso leicht vergaßen. Die größten skandinavischen Staatsmänner erkannten die Notwendigkeit eines Ausgleichs, ein Hannibal Sehestedt, Peter Grissenfeldt, Johann Gyllenstierna und die Bernstorffs. Bereits 1690 hatte man sich einmal zum Schutze gegen englische Übergriffe vereinigt und wieder waren Englands Maßnahmen der Anlaß zu dem zweiten tatsächlich abgeschlossenen Neutralitätsbündnis der drei Reiche vom Jahre 1755. England beugte den Wirkungen des Bündnisses aber vor, indem es Schwedens Forderungen erfüllte und so Dänemark isolierte. Als Dänemark dann einen Anschluß an Holland plante, erfüllte England auch die holländischen Wünsche. Als dann im Jahre 1778 englische Kapereien die skandinavische Schiffahrt behinderten und auch nur der Plan eines Zusammengehens mit Rußland erwogen wurde, gab England wiederum nach. Im Jahre 1780 sprengte England wiederum ein gemeinsames Vorgehen, diesmal durch Konzessionen an Dänemark und Norwegen. Eher als die zwei verwandten kleinen Staaten fanden sich Rußland und England in einem Bündnis gegen die französische Republik, wobei wiederum die Neutralen an der Kostendeckung durch Kapereien von Seiten der Großmächte beteiligt wurden. Wieder suchten England und Rußland das Bündnis Dänemarks und Schwedens vom 27. März 1794 durch geheime Vorstellungen, sowohl in Kopenhagen wie in Stockholm, um die Verbündeten gegenseitig zu diskreditieren, zu sprengen. Ein neues Bündnis der nordischen Mächte im Jahre 1800 rief die schärfsten englischen Gegenmaßnahmen hervor, indem England mitten im Frieden Dänisch-Westindien und die schwedische St.-Bartholomäus-Insel besetzte und zum ersten Mal Kopenhagen überfiel, um Dänemarks Rücktritt vom Bündnis zu erzwingen. Niemals aber zeigte

sich klarer, auf wen die Seegewalt in der Ostsee im Laufe des 18. Jahrhunderts übergegangen war, als im Jahre 1807, als ein Anschluß Dänemarks an Frankreich drohte, worauf England mitten im Frieden Kopenhagen bombardierte und die dänische Flotte fortführte, weil es als Beherrscher des Sundes keine ihm feindliche Macht dulden wollte.

Wir haben bereits die großen Etappen aufgezeigt, welche Rußland bei seinem Streben zur Ostsee zurücklegte. Aber die Ostseehäfen bedeuteten immer noch nicht den freien Zugang zum Ozean. Die Komplikationen der Ostseepolitik im 19. Jahrhundert waren Folgen dieser weitergehenden russischen Bestrebungen. England, als die meerbeherrschende Macht, sah lange seine Aufgabe darin, diesem Drange entgegenzutreten. Man hat den Lauf der russischen Politik mit großen Pendelschwingungen verglichen, welche von West nach Ost, von Süd nach Nord stets nach der Stelle des geringsten Widerstandes gehen. Als Rußland um die Mitte des Jahrhunderts wieder einmal Konstantinopel zum Ziel seiner Politik erkoren hatte, aber im Krimkriege zurückgeworfen war, hat England sich auch in der Ostsee zu sichern gesucht, indem es Rußland im Jahre 1856 beim Friedensschluß zur Anerkennung des Alandservitutes zwang, diesen Vertrag, welcher Rußland verpflichtete, die Insel nicht zu befestigen und die Neutralen zu Garanten machte. Schweden glaubte damit stets auf Englands Schutz gegen Rußland rechnen zu können.

Zudem war ein zweites ruheschaffendes Moment für die Ostseepolitik erwachsen. Der aus den Trümmern polnischer und deutscher Herrschaft erwachsene preußische Staat hinderte stärkere Verschiebungen. Preußens Wachstum war nach Deutschland hineingerichtet, die einzige Verstärkung seiner Ostseestellung bedeutete die Erwerbung Schleswig-Holsteins. Aber auch dann noch blieb Preußen die Landmacht, als welche es emporgekommen war. Sein Handel allerdings befand sich in lebhaftem Aufsteigen. Erst das deutsche Reich griff die Versuche von 1848 zur Schaffung einer Reichsmarine wieder energischer auf, und in langsamer Arbeit erwuchs die deutsche Flotte. Ein Markstein für deutsche Seegeltung und für des Gewicht der Staaten im Ostseerate war es, als 1895 das Kaiserschiff den neuen Weltverkehrsweg des Kaiser-Wilhelm-Kanals einweihte, mit dessen Hilfe die gesamte deutsche Flotte sowohl in der Nord- wie in der Ostsee in die Wagschale geworfen werden konnte. Der am Ende des 18. Jahrhunderts von Dänemark erbaute Eiderkanal hatte doch nur geringe Bedeutung für kleinere Handelsschiffe gehabt und bedeutete politisch für Dänemark neben der Sundstellung nichts. Nach dem Untergang der russischen

Flotte bei Tschushima war die Vorherrschaft der deutschen Flotte unbestritten. Sie allein hat auch die Hineinziehung der skandinavischen Staaten in den Weltkrieg verhindern können. Durch den Weltkrieg wurde auch die Ostseefrage von neuem aufgerollt. Dänemark hatte im Verzicht auf große Politik sogleich im Anfang des Krieges seine Neutralität erklärt und dem durch eine Minensperrung des Großen Beltes vom 5. August 1914 Nachdruck verliehen. Diese Neutralität war aufs schwerste gefährdet, als die deutschen Heere in Frankreich einmarschierten.

Die französische Presse forderte England wiederholt auf, die dänische Neutralität zu brechen um die Verbindung mit Rußland herzustellen. So besonders im September 1914 und noch einmal 1915. Die deutsche Flotte hinderte England, die Neutralität Dänemarks anzutasten, die es 1801 und 1807 so wenig respektiert hatte. Zum ersten Mal konnte Dänemark die Herrschaft über seine Küstengewässer ausüben. Obwohl es im Interesse der vereinigten Westmächte und Rußlands gelegen hätte, blieben so zum ersten Male die nordischen Staaten vom Kriege verschont. Ohne Zweifel war die Neutralität Dänemarks für Deutschland günstig, sie deckte eine verletzliche Flanke. Aber die Tatsache, daß England es trotz allen Drängens seiner Bundesgenossen nicht wagte, sie zu durchbrechen, ist keineswegs auf besonderen Respekt vor Dänemarks Vorkehrungen zurückzuführen, sondern einzig auf die Abwehrbereitschaft der deutschen Flotte. Man ist sich über die Beweggründe, die die englische Hochseeflotte im Herbste des Jahres 1916 zum Auslaufen und zur Annahme der Schlacht im Skagerak veranlaßten, noch nicht einig geworden. Man wird aber kaum in der Annahme fehlgehen, daß die englische Flotte eine Forcierung des Sundes plante und daß in ihrer Verhinderung der strategische Erfolg für die deutsche Flotte zu sehen ist. Bei der in Dänemark herrschenden Stimmung gegen Deutschland ist es kein Wunder, daß man dort mit der für Deutschland durch Dänemarks Neutralität geschaffenen günstigen Lage nicht ganz einverstanden war. Die Sperrung des Sundes erfuhr schon während des Krieges scharfe Angriffe, wenn auch 1914 alle Parteien mit ihr einverstanden waren; nach Kriegsschluß nahm der konservative Folketings-Abgeordnete Graf Bent Holstein, daraus den Anlaß, den Anschluß Dänemarks an die Westmächte zu fordern. Da die Erfahrung bewiesen habe, daß eine nach beiden Seiten gerechte Neutralität doch nicht durchführbar sei, müsse Dänemark sich zu einer Außenpolitik entschließen, „welche auf den Realitäten gegründet sei, die der Krieg und seine Abwicklung geschaffen haben und sich so von der bis zur Trivialität abgeleierten alten Kinderweise von der strengen

und gleichen Neutralität freimachen". Der Graf übersah dabei, daß die rechtliche Unantastbarkeit einer Maßnahme, daß wirkliche Neutralität für eine der kämpfenden Parteien größere Vorteile haben kann, und er übersah das Schicksal, das die kleinen Staaten im Kriege getroffen hat. Man wird auch die Äußerung eines Mannes wie Tirpitz nicht übersehen dürfen, daß die Sperrung des großen Beltes zwei Monate später von uns tatsächlich als schwere Beeinträchtigung empfunden wurde und wird die auf Grund der deutschen Machtstellung mögliche Neutralität Dänemarks als günstigste Politik während des Krieges ansehen. Worin kann aber die Sicherung des Landes bestehen, nachdem der Schutz durch die deutsche Flotte fortgefallen ist? Und wer hat ein Interesse daran, eine Wiederholung der Sperre zu hindern oder bei einer eventuellen Forcierung der Meerengen möglichst geringem Widerstand zu begegnen? Ohne Zweifel die Macht, welche einen mächtigen Staat am Eingang der Ostsee als unbequem empfindet und auch jede Annäherung der drei skandinavischen Staaten aneinander zu hintertreiben sucht: England.

Im Verlaufe des Krieges erwies es sich immer mehr als eine Notwendigkeit für die Westmächte, mit Rußland in Verbindung zu treten, um seine Menschenmassen mit Kriegsmaterial zu versehen und sie so für die gemeinsame Sache nutzbar zu machen. Da der Eintritt der Türkei in den Krieg den Weg über die Dardanellen versperrte, die dänischen Gewässer nicht in Betracht kamen und die Verbindung über Archangelsk und Alexandrowsk unzureichend war, erschien es stets von Neuem als rettender Ausweg, daß sich die Verbündeten über Nordschweden und das norwegische Finmarken die Hand reichten, um Narwik zum Stapelplatz zu machen. Diese Frage hat wesentlich das Verhältnis Schwedens zu den beiden Parteien bestimmt. Aber trotz der Befestigung Aalands, dieser auf Schwedens Hauptstadt gerichteten Pistole, war die schwedische Küste wegen des Schutzes durch die deutsche Flotte vor russischen Überfällen sicher, hielten sich doch die russischen Schlachtschiffe seit Anfang des Krieges hinter dem Schutz des Minengürtels im finnischen Meerbusen auf, ohne ihre defensive Haltung zu ändern. Schweden konnte also im Falle eines russischen Angriffs seine gesamte Streitmacht an seiner nördlichen Grenze versammeln, die dem Laufe der Flüsse folgend, leicht zu verteidigen und von Rußland nur mit Aufbietung äußerst starker Kräfte zu brechen war. In Schweden hat man diese Wirkung des Daseins der deutschen Flotte auch durchaus anerkannt und es ist nicht zu verkennen, daß das Gefühl der Sicherheit und die Erwartung, daß dieses Verhältnis auch bei einem

unentschiedenen Ausgang des Krieges bestehen bleiben würde, die Neutralisten in Schweden sehr gestärkt hat.

Aus der Vorherrschaft der deutschen Flotte in der Ostsee während des Krieges ergab sich aber noch eine weitere für Skandinaviens Zukunft ausschlaggebende Folge: Auf die Flotte gestützt, konnte Deutschland den Finnen die Hand reichen und das Land nach hundertjähriger Knechtschaft befreien. Es ist nicht unsere Aufgabe, hier eine Geschichte dieser Befreiung zu schreiben, sondern nur ihre Wirkung auf die Machtverhältnisse der Ostsee aufzuweisen. Die entscheidende Tatsache besteht zunächst darin, daß durch den Ausgang des Krieges der russische Druck auf Skandinavien verschwunden ist. Nordschweden und Finmarken sind nicht mehr bedroht. Ein wirklicher Pufferstaat ist entstanden, auf dem der ganze russische Druck jetzt liegt. Der junge Staat hat auch diese Gefahr sofort erkannt und sich in seiner Verteidigungsbereitschaft darauf eingerichtet. Ohne Zweifel gehört Finnland heute zu den Brennpunkten der europäischen Politik und sein endlich errungenes Dasein als selbständiger Staat kann noch keineswegs als gesichert angesehen werden. Sowohl die Äußerungen des demokratischen Rußlands englischer Färbung zur Zeit Kerenskis wie auch die Äußerungen der Bolschewisten ließen mit voller Deutlichkeit erkennen, daß auch sie Finnland gegenüber die Politik des Zarismus weiterführen wollen und daß sich bis auf die Begründung nichts geändert hat. Klar läßt dieses erkennen, daß Finnland nicht allein imstande sein wird, dem Druck zu widerstehen. Wo soll der neue Staat gegenüber dem russischen Koloß Anlehnung suchen? Vor 70 Jahren hätte die Antwort ohne Zweifel bei Skandinavien gelautet. In den Zeiten des Studentenskandinavismus haben die dänischen Studenten vielleicht nur aus Höflichkeit die schwedische Sehnsucht nach den verlorenen Brüdern freundlich angehört, wenn sie vielleicht auch damals nicht bereit waren, etwas dafür zu opfern. Inzwischen hat man die Entdeckung gemacht, daß doch nur 400 000 Schweden in Finnland leben und daß die große Masse des finnischen Volkes garnicht zur skandinavischen Familie gehört. Die Bildung in Finnland ist heute nicht mehr allein unter den Schweden-Finnen vertreten, auch der finnische Kern der Bevölkerung hat teil an der europäischen Kultur und weiß deren Mannigfaltigkeit durch eigene Schöpfungen besonderer Prägung noch zu erhöhen und erweist sich als ein wertvolles Glied der europäischen Völkerfamilie. Dies Erwachen des fennomanischen Elementes hat naturgemäß die seit der russischen Unterdrückungspolitik noch einmal erneute Begeisterung für eine Erweiterung des skandinavischen Nordens durch Finnland sehr abgekühlt. Man über-

sieht dabei vielfach, welche politische Stärkung die Lage der skandinavischen Staaten im europäischen Konzert erfahren würde und welche Kulturmöglichkeiten sich bieten. In Dänemark erkennt man im allgemeinen diese Möglichkeiten klarer als in Norwegen, wo dieselben Preßorgane, welche den Skandinavismus bekämpfen, auch Finnland mit ihrem politischen Haß verfolgen. Bedauerlicherweise droht die Frage der Aalandinseln mit ihren 40 000 Schweden zwischen Schweden und Finnland eine Kluft aufzureißen, ähnlich den kleinlichen Streitigkeiten, welche die großen gemeinsamen Interessen Schwedens und Norwegens im 19. Jahrhundert störten und einen Ausgleich nicht erlaubten. Dazu kommt, daß die Linkssozialisten in allen drei skandinavischen Ländern es als ihre Parteipflicht ansehen, die ganze Schärfe ihrer Propaganda gegen den „Weißen Terror" in Finnland zu richten und das ganze Land verhaßt zu machen. Die vier nordischen Mächte auf gleicher politischer Straße marschierend und wenigstens in der Abwehr vereint, würden augenblicklich in der Ostsee eine Macht bedeuten, welche anzugreifen auch ein wiedererstehendes Rußland Bedenken haben würde.

Die deutsche Flotte aber, welche diese Möglichkeiten geschaffen hat, ist nicht mehr. Die deutsche Küstenstellung zwischen Flensburg und Memel ist zerschlagen. Die Lage erinnert lebhaft an die Zeiten des 16. Jahrhunderts, in denen der Orden in Livland zerfiel und alle Mächte seine Erbschaft anzutreten wünschten. Stärker noch als damals wird Rußland wieder zum Meere drängen und Estlands, Lettlands und Littauens neugewonnene Freiheit wieder bedrohen. Vielleicht wird noch einmal Rußland wie im Jahre 1721 mit großzügiger Gebärde Privilegien ausstellen und sanktionieren, welche ein späteres Geschlecht anzuerkennen sich weigern kann. Unbestimmt auch ist die Zukunft des Memelgebietes und Danzigs, sicher nur, daß mit ihrer Schaffung die Hoffnung von Kopenhagen, Christiania und Stockholm, zu Stapelplätzen des baltischen Handels der Seemächte zu werden, vereitelt ist. Wenn ein neutraler, moderner Hafen wie Danzig in unmittelbarer Nähe der Absatzgebiete zur Verfügung steht, wird man keinen dänischen oder schwedischen Zwischenhändler brauchen und alle großen Freihafenprojekte, welche auch in kleineren Städten, wie Malmö und Christiansand zeitweilig eine fieberhafte Spannung hervorriefen, werden in nichts zerschellen. Ohne Zweifel wird es die meerbeherrschende Macht sein, welche in diesen Miniaturrepubliken Werkzeuge ihrer Handelspolitik sehen wird. Es ist kein Zweifel, daß England jetzt in der Ostsee die entscheidende Macht ist, da es von den großen Seemächten die nächste ist und hier keinen Gegner zu fürchten braucht.

Wie weit es mit seinen handelspolitischen Zielen machtpolitische verbindet, ist noch nicht abzusehen. Eine Macht, welche 40 Jahre lang die Oberhoheit des Sultans über Ägypten auf dem Papiere bestehen ließ, ohne sich nach formeller Anerkennung ihrer Herrschaft zu sehnen, wird sich vielleicht auch in der Ostsee mit der Tatsache und dem Gefühl der Herrschaft begnügen, ohne sofort auf ihrem neuen Gibraltar die eigene Flagge zu hissen. Und wie im 16. Jahrhundert wird Polen nach dem Imperium maris baltici streben, denn seine Könige haben diesen Begriff geprägt und schon heute sind die historischen Grenzen des Reiches allen modernen Ideen vom Selbstbestimmungsrechte der Völker zum Trotz für polnische Politik allein maßgebend. Wieder wird man versuchen, die „Lehnsherzogtümer" Preußen, Kurland und Livland dem Reiche Polen einzuverleiben. Den Nutzen von Polens Heranrücken an das Meer wird zunächst allerdings allein England haben. Es hat auf dem polnischen Markte keinen Konkurrenten zu fürchten und zugleich ein zweites Ziel erreicht, Deutschland und Rußland zu trennen und ihrem direkten Handel unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Ein neues Moment bringt in die Lage der Vorschlag des finnischen Publizisten Renvall, der in der Zeitschrift „Suunta" eine Neutralisation der Ostsee aus dem Interesse der kleinen Staaten heraus empfiehlt — aber kann man daran im kommenden Zeitalter denken?

Und Deutschland? Weitere zwei Millionen unserer Landsleute in Ostpreußen sind heute von der Fremdherrschaft bedroht. Berlin liegt hart an der Grenze. Für uns ist heute nicht mehr der Ozean Hoffnung, sondern vielleicht wieder die Gestaltung der Ostseefrage Schicksal.

Kap. II.

Der Streit um Schleswig.

Der seit Jahrhunderten währende Kampf um Schleswig ist nicht das wichtigste zentrale Problem im Verhältnis Deutschlands zu Skandinavien, es gibt für die Kultur, die Wirtschaft, und vielleicht auch die Politik schwererwiegende Fragen. Aber dieser ursprünglich deutsch-dänische Grenzstreit wurde mit der Vertiefung der nationalen Idee im 19. Jahrhundert zu einem gemein skandinavischen Problem, das durch die vielen täglichen Zwischenfälle Jahre lang die öffentliche Meinung in allen drei Ländern erregt hat. Heute sind wir der Lösung der Frage ein gutes Stück näher gekommen, da auf beiden Seiten der Grenze anscheinend ein endgültiger Verzicht auf alle historischen Ansprüche erfolgt ist und man im Interesse künftiger Nachbarschaft eine Abgrenzung nach dem Stande des nationalen Besitzes als die allein mögliche ansieht. Einzig über deren Modalitäten besteht noch ein Zwiespalt.

Die cimbrische Halbinsel ist die einzige Stelle, wo seit Jahrhunderten nord- und südgermanisches Wesen in unmittelbare Berührung und Reibung trat. Einen nationalen Gegensatz hat aber erst das 19. Jahrhundert erwachsen lassen, die Kämpfe der früheren Jahrhunderte waren politischer, nicht nationaler Natur. Damals war Schleswig-Holstein vielmehr eine Brücke des Kulturaustausches, seine politische Verbindung mit Dänemark war für dieses Land „das Fenster nach Süden", dessen Bedeutung Karl Larsen in seinem Lebensabriß so stark hervorhebt, und für Deutschland eine Straße deutschen Wesens nach Norden. Der ursprüngliche Schlachtruf auf der Halbinsel lautete: Nord- und Südgermanen gegen Slawen. Denn in jenen frühesten Zeiten war noch der ganze Osten Holsteins von den Wenden besetzt, welche den im Laufe der Völkerwanderung aus Ostdeutschland und von den Gestaden der Ostsee abgewanderten Germanen nachdrängten und sie ersetzt hatten. Noch heute erzählt man Sagen von der Schlacht auf der Lürschauer Heide, wo König Magnus von Norwegen die Wenden aufs Haupt schlug. (1043) „Die Sachsen sind uns eine Vormauer gewesen und wenn sie dieser

Drangsal entgehen, wie schwer wird ihre Rache sein", riefen 1073 die jütisch-dänischen Krieger Sven Estridson zu, als er sich dem deutschen Kaiser Heinrich IV. gegenüber zu dessen Unterstützung in seinen Kämpfen mit den Sachsen verpflichtet hatte, und verweigerten den Kampf. Denn die den Norden der Halbinsel bewohnenden Stämme sind schwerlich reine Nordgermanen, sondern werden ebenso mit den Sachsen in Sprache und Sitte starke Berührungspunkte gehabt haben, wie noch heute die in Nordschleswig gesprochene Sprache die stärksten Abweichungen vom Insel-Dänisch zeigt; es war ein Nachklang dieser alten Stammesverschiedenheit, wenn noch im 15. Jahrhundert die jütischen Großen leicht bereit waren, sich in ihren Fronden gegen den dänischen König mit den Holsten und der Hanse zu verbinden. Erst im Laufe der Entwicklung und durch eine Einwanderung von den Inseln her hat Jütland seinen heute unbestritten nordgermanischen Charakter erhalten. Aber schon Saxo zeigt in seinem Geschichtswerk einen starken dänischen Nationalismus, er verachtet die „Sachsen" und die folgenden Jahrhunderte zeigten stets ein lebhaftes Nationalgefühl der Dänen. Die alte Volksgrenze zwischen diesen jütischen Volksstämmen und den Sachsen war die Eider, woran auch die Zwischenherrschaft schwedischer Wikinger in Südschleswig im Gebiet des Transithandels von der Treene zur Schlei und das Zurückbleiben eines größeren Teiles der hier früher ansässigen Angeln nichts änderte. Erst späterer Einwanderung, vielleicht im 19. Jahrhundert, verdanken die westgermanischen Friesen in den westlichen Marschen des Landes ihre Sitze. Sie nahmen auch zur Zeit der rein dänischen Herrschaft in ihren 13 Harden des Utlandes eine Sonderstellung ein. Aber die Zugehörigkeit ganz Schleswigs zu Dänemark ist ebenso unzweifelhaft wie die Holsteins zu Deutschland, wenn auch das Recht des ersten Besitzes durch dänische Stämme vielleicht bestritten werden kann. Streitigkeiten deutscher Herrscher mit den Dänen waren schon infolge der Normannenzüge unter Karl dem Großen entbrannt, damals aber ohne Beziehung auf Schleswig, unter Otto I. erneuert und hatten unter Otto II. zur Begründung der im Jahre 1026 von Konrad II. wieder an Knud dem Großen abgetretenen Mark Schleswig geführt, worauf die Eider wieder die Grenze bildete.

Den Keim zu einer engeren Verbindung Schleswigs und Holsteins legte dann das Bedürfnis und die Gepflogenheit des dänischen Königshauses, die südlichsten Süssel Jütlands in der Verwaltung zusammenzufassen und sie einem der jüngeren Söhne des Hauses als Lehen zu übertragen, welche bald stärkere Unabhängigkeit erstrebten und bei den Holsten Anlehnung suchten. Der erste Herzog von Jütland, Knud

Laward, der im Gegensatz zum dänischen Könige stand, wurde zugleich König der Wenden (1127). Später gelang es Knud VI. von Dänemark 1201 nicht nur Ost-Holstein von neuem, sondern auch nach Vertreibung der Schauenburger ganz Holstein zu erwerben. Auch nach dem Rückschlage von 1225 in der Schlacht bei Bornhöved blieb Schleswig als gesondertes Herzogtum bestehen und wurde im Geschlechte Abels, des zweiten Sohnes Waldemars des Siegers vererbt. Die stets erneuten Versuche der Könige, das Herzogtum ihrem Einfluß stärker zu unterstellen, führten nur zu einer engeren Anlehnung der Herzoge an die holsteinischen Grafen und die waffenfrohe holsteinische Ritterschaft, welche für ihre Hilfe in Schleswig mit zahlreichen Lehen begabt wurde. Als Christof II. von Dänemark sich 1325 die Vormundschaft über den unmündigen Waldemar V. erzwingen wollte, fand dieser bei seinem Oheim, Graf Gerhard dem Großen von Holstein Hilfe, welcher Christof II. vertrieb, seinen Neffen zum Könige einsetzte und Dänemark für ihn regierte, wofür er selber mit dem Herzogtum Schleswig belehnt wurde. Zugleich ließ sich der Graf von seinem unmündigen Neffen in der „Constitutio Waldemariana" die Versicherung ausstellen, „daß das Herzogtum Süder-Jütland mit dem Reiche und der Krone Dänemark nicht vereinigt noch verbunden werde, sodaß ein Herr über beide sei", eine Fassung, die trotz ihrer Anzweiflung durch einige dänische Forscher als wahrscheinlich echt anzusehen ist, obwohl sie natürlich Waldemars Interesse als dänischem Könige widerspricht. So vermochte eine kraftvolle Persönlichkeit selbst in diesen Zeiten des tiefsten Verfalles der deutschen Staatsmacht dem deutschen Namen über die Grenzen des Reiches hinaus Geltung zu verschaffen. Waldemars Herrschaft über Dänemark währte aber nur wenige Jahre, weshalb er nach Schleswig zurückkehrte. Nachdem unter Waldemar Atterdag zeitweilig ein besseres Verhältnis zu dem Schleswiger Herzog geherrscht hatte, begann 1375 nach dem gleichzeitigen Aussterben des Hauses Sven Estridsons in Dänemark und Schleswig der Streit um Schleswig zwischen den Schauenburgern, die auf Grund eines Erbvertrags von 1330 die Erbfolge beanspruchen konnten, und den Trägern der dänischen Krone. 1386 war Graf Gerhard VI. feierlich von Margareta mit Schleswig belehnt worden. Nachdem diese aber seit 1397 zugleich die Kronen von Norwegen und Schweden ihrem Reiche verbunden und dadurch ihre Macht gestärkt hatte, nahm sie nach dem frühen Tode des Herzogs 1404 den Kampf wieder auf und es entbrannte ein 30jähriger Krieg voll wechselnden Kriegsglücks. Hier zeigte sich zum ersten Mal ausgesprochen ein gleichlaufendes Interesse zwischen Schweden und

Holsten, da auch die Schweden von der Vereinigung mit Dänemark nichts wissen wollten. Schließlich opferte Dänemark den weniger wertvollen, aber älteren Besitz des Reiches, Schleswig, um Schweden zu retten und belehnte 1435 Adolf VIII. von Holstein zunächst auf Lebenszeit und 1440 auch erblich mit Schleswig. Die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts zeigen eine starke Einwanderung holsteinischer Ritter und Bauern nach Schleswig, das damals z. T. noch mit dichten Wäldern bewachsen war und durch die Kriege eine starke Bevölkerungsverminderung erfahren haben mochte. Mit ihnen drang die plattdeutsche Sprache vor, die zugleich die Sprache der Hanse war, die wichtigste Verkehrs- und Rechtssprache in ganz Nordeuropa. So wurde Südschleswig allmählich deutsch und auch die Städte im Norden des Landes, welche stets eine starke Einwanderung von Süden hatten, bedienten sich des Plattdeutschen. Als Schriftsprache war es im 15. und 16. Jahrhundert im ganzen Lande vorwiegend im Gebrauch, im mündlichen Verkehr nur bis zu einer Linie Flensburg—Husum, und in beschränkterem Maße in den Städten Schleswigs.

Das Schicksal Dänemarks und der jetzt verbundenen Lande Schleswig und Holstein schien auf immer getrennt. Aber 1448 wurde der Erbe Adolfs VIII., Christian von Oldenburg, dem in Schleswig, wo das weibliche Erbrecht Geltung hatte, bereits als Herzog gehuldigt war, zum König von Dänemark gewählt, wobei auch eine Hoffnung der Dänen mitsprach, das verlorene Land auf diesem Umwege wiederzubekommen. Obwohl Christian damals die „constitutio" Waldemariana ausdrücklich bestätigt hat, wurde er selber gegen den Wortlaut dieser Urkunde nach dem Tode Adolfs VIII. 1459 unter Übergehung der in Pinneberg herrschenden Schauenburger zum Herzoge von Schleswig und Grafen von Holstein gewählt, da er auf Schleswig unzweifelhafte Erbansprüche geltend machen konnte und die Stände der beiden Länder, d. h. vor allem die Ritterschaft, ihr erstes Ziel in der Aufrechterhaltung der Vereinigung sahen und daher vor der Wahl übereingekommen waren, nur einen Herrn über beide Länder zu erwählen. Die Wahl galt aber nicht dem Könige von Dänemark, sondern Christians Person, was er in seiner Wahlkapitulation von 1460 unter Aufrechterhaltung des Wahlrechtes der Stände ausdrücklich betonte. Als dann im 19. Jahrhundert die Mehrheit des Volkes der Vereinigung mit Dänemark überdrüssig geworden war, wurde aus dem in dieser Urkunde vorkommenden Passus, daß die Lande „ewich tosamende ungedelt" bleiben sollten, die Losung der Unabhängigkeitsbewegung genommen: „Up ewig ungedeelt", ein Wort das an dieser Stelle der Urkunde nicht die

prägnante Bedeutung hat, daß aber trotzdem die Beweggründe der Stände für die Wahl Christians treffend zusammenfaßt. 400 Jahre lang haben dann Schleswig und Holstein die Geschicke Dänemarks im wesentlichen geteilt. Die ersten Oldenburger auf Dänemarks Thron waren mehr Deutsche als Dänen und bildeten keine Gefahr für den deutschen Charakter der Herzogtümer. Trotz des „ungedeelt" der Urkunde von 1460 fand bereits nach Christians Tode und später noch einmal 1544 unter den Söhnen des Königs, welche gemeinsam zu Herzögen gewählt wurden, eine Teilung statt. Man vermied aber eine Teilung in die beiden alten Bestandteile, Schleswig und Holstein, sondern verteilte die herzoglichen Schlösser mit dem dazu gehörenden Einkommen im ganzem Lande, wobei jeder Fürst Teile von Schleswig und Holstein erhielt. Die Einheit wurde aber durch die Stände auf den Landtagen repräsentiert, mit ihrem Rechte der Steuerbewilligung; gemeinsam blieb auch die oberste Gerichtsbarkeit, die allgemeine Gesetzgebung, die Regierung der adligen Güterdistrikte und die Verteidigung des Landes nach außen. Naturgemäß verwuchs die jüngere Linie, die ja nur in den Herzogtümern begütert war, dadurch stärker mit dem Lande.

Obwohl jetzt Dänemark, Schleswig und Holstein im Besitz einer Familie vereinigt waren, wiederholte sich der alte Kampf der zwischen den Mitgliedern des Hauses Sven Estridsons geherrscht hatte: Christian II. und wieder Christian IV., die ersten Nationaldänen, waren die ersten, die auch wieder nach dem Besitz des ganzen strebten, während der im Lande ansässige Zweig der Familie, für Schleswig dänischem Lehnszwang unterworfen, seine volle Unabhängigkeit erstrebte. Das 17. Jahrhundert ist erfüllt von dynastischen Kämpfen, in denen der Herzog in Schweden seinen Rückhalt suchte, die alte Kombination des 15. Jahrhunderts erneuernd und Schwedens Glück und Fall teilend. Sie führten 1721 zu der Inkorporation von Schleswig und endeten 1773 mit dem Verzicht der Gottorper, welche inzwischen den Zarenthron erworben hatten, auf den Besitz Holsteins, sodaß die königliche Linie zum ersten Mal wieder das ganze Gebiet in einer Hand vereinigte. Unzweifelhaft galt aber noch immer für Holstein das Recht der männlichen Erbfolge. Unzweifelhaft herrschte wohl auch 1721 bei der Abfassung des von der Ritterschaft zu unterschreibenden Huldigungsformulars dänischerseits die Absicht, durch unklare Fassung eine Anerkennung der weiblichen Erbfolge für Schleswig zu erreichen. Selbst wenn aber die häufig umstrittenen Worte „secundum tenorem legis regiae" diese Bedeutung haben sollten, so bedeutet die einseitige Auslegung noch nicht die Schaffung eines neuen Rechtes, da sie nicht durch den Landtag

bestätigt war. Die staatsrechtliche Bedeutung des Aktes wird selbst von dänischen Forschern bestritten. Schleswig und Holstein fühlten sich jedenfalls auch trotz dieser staatsrechtlichen Doktorfrage stets als eine Einheit, und auch fernerhin wurden die Nordschleswiger als dänische Holsteiner bezeichnet.

So war die politische Geschichte des Landes und seines Verhältnisses zu Dänemark erfüllt von jahrzehntelangen Kriegen, politischen Intrigen und Aspirationen. Die Träger der Hauptrollen waren die Fürsten und vor allem die Ritterschaft — das Volk nahm noch nicht um einer Idee willen teil. Aber die langen Jahrzehnte des Streites wurden auch von glücklicheren Zeiten unterbrochen. Das 16. Jahrhundert war eine Zeit friedlichen Aufblühens und nach dem Jahrhundert der Kämpfe kam das 18. Jahrhundert, das glücklichste der Vereinigung mit Dänemark. Es war eine Zeit des Friedens, deren materieller Aufschwung, gefördert von Dänemarks größten Staatsmännern, den beiden Bernstorffs, einzig in den 50 Jahren der Vereinigung mit dem deutschen Reiche übertroffen wurde. Von einem nationalen Gegensatz kann keine Rede sein. Der Siegeszug des Plattdeutschen hatte seit dem Ende des 16. Jahrhunderts aufgehört, aber nicht das dänische oder jütische, sondern das Hochdeutsche machte ihm den Rang streitig. Auf dem Land hielt das plattdeutsche seinen Besitzstand, nur in den Städten mußte es dem Hochdeutschen weichen, das als Sprache der Behörden und der Bücher seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts vorherrscht. Die Halbinsel erfüllte eine Mission als völkerverbindende Brücke zwischen Deutschland und dem Norden. Im Anfang des 17. Jahrhunderts und dann wieder im 18. Jahrhundert wirkten gerade Holsteiner vielfach als Pioniere deutscher Kultur. Mit Bedauern hat man in Dänemark in neuerer Zeit auch das Aussterben eines großen Teiles des alten dänischen Adels bemerkt, an dessen Stelle holsteinische und andere deutsche Geschlechter traten. Nicht mit Unrecht konnte man z. Zt. Klopstocks Kopenhagen eine halbdeutsche Stadt nennen. Weniger klar treten die umgekehrten Einwirkungen hervor. Unbestritten nur ist der moralische Eindruck der Bernstorffschen Bauernbefreiung. In der Dichtung und bildenden Kunst waren der Norden und seine Landschaft, der Charakter seiner Völker für Deutschland und Europa noch nicht entdeckt. Holberg wurde einzig als aufgeklärter und witziger Weltmann und Europäer gelesen und gespielt, die nordischen Züge seines Charakters noch nicht entdeckt. Erst als man im 19. Jahrhundert unter dem europäischen Kleide das deutsche und dänische Herz zu fühlen begann, und als auch der Norden mit

Schöpfungen ganz eigener Prägung hervortrat, wurde für uns der nordische Mensch entdeckt. Zugleich aber erhielt Schleswig-Holsteins Stellung als Mittler zweier Kulturen den Todesstoß. Denn auch das Nationalgefühl der unter dänischer Krone lebenden Schleswig-Holsteiner erwachte. Wir verstehen es, daß der Nationalismus eines kleinen Volkes einen schärfer ausgeprägten Charakter trägt. Aber wir hätten Gerechtigkeit gegenüber dem solange verbundenen Stamme erwartet.

Auf beiden Seiten marschierte die nationale Idee. Schon seit dem Ende des 18. Jahrhunderts zeigte sich von Seiten der dänischen Staatsverwaltung ein lebhafteres Bestreben, den dänischen Charakter des Reiches zu betonen. Auch die Holsteiner nannte man Dänen und nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches wollte Friedrich VI. Holstein in Dänemark einverleiben, und zwar unter Einführung der dort geltenden weiblichen Erbfolge, eine Bestimmung, die dann wegen des Einspruches des Herzogs Friedrich Christian von Augustenburg fallen gelassen wurde, worauf das Herzogtum Holstein nur als untrennbarer Teil der Monarchie erklärt wurde. Auch der Sprache wandte man dänischerseits größere Beachtung zu: ein Sprachreskript Friedrichs VI. vom 15. Dezember 1807 und die allgemeine Schulordnung vom 24. August 1814 erhoben die dänische Literatursprache in einem großen Teil Nordschleswigs zur offiziellen Sprache. Nach dem Verlust Norwegens suchte man einen Ausgleich zu schaffen, indem man den Rest des Reiches möglichst eng in sich verknüpfte. Eifrig arbeiteten daher die Dänenfreunde im Lande, vor allem der Professor Flor in Kiel. Der Erfolg war aber der entgegengesetzte, da gerade in diesen Jahrzehnten Angeln, das südliche Vorland Flensburgs, freiwillig sich allein der deutschen Sprache bediente, weil die Bewohner das Reichsdänisch, das ihnen aufgedrängt werden sollte, ablehnten. Aber der Kampf für Einführung einer Verfassung, den die Kieler Professoren Dahlmann und Falck 1815 auf Grund der Wiener Bundesakte aufnahmen, fand außer den Kreisen der Ritterschaft und der Gebildeten noch keinen größeren Widerhall. Es folgt eine Zeit der Erschlaffung, bis dann die freiheitliche Welle, welche im Anschluß an die Julirevolution Europa durchbrauste, auch in Schleswig-Holstein die Gemüter erregte und in Uwe Jens, Lornsens Flugschrift „über das Verfassungswerk in Schleswig-Holstein", die Forderung nach der Verwaltungsautonomie des Landes und einer modernen Verfassung mit dem Zweikammersystem laut wurde. So verbanden sich in den Forderungen der schleswig-holsteinischen Opposition liberale und nationale Beweggründe, welche bei der dänischen Regierung gleicher Abneigung be-

gegneten. Ihr Erfolg war schließlich aber doch die Einführung getrennter Stände für beide Länder, die an verschiedenen Orten dieselben Gegenstände berieten, für den Urheber der Schrift aber Amtsenthebung und einjährige Festungshaft. Auf beiden Seiten verschärften sich die Gegensätze, zumal da man in Dänemark beim Aussterben der jetzt regierenden Linie eine Aufrollung der Thronfolgefrage befürchten mußte. Die dänische Regierung hielt noch immer an dem Gesamtstaatsprogramm fest, während die dänische Opposition unter Orla Lehmann wenigstens Schleswig retten wollte und die Parole „Dänemark bis zur Eider" ausgab, d. h. Schleswig mit dem Königreiche verschmelzen wollte. Es begann eine lebhafte Propaganda. Die Zeitschrift „Dannevirke" in Hadersleben wurde begründet, in Rödding, auf schleswigschem Boden, erstand die erste dänische Volkshochschule und im Laufe des Jahrhunderts gelang es zum ersten Mal, ein engeres Zusammengehörigkeitsgefühl der Nordschleswiger mit den Dänen des Königreichs zu erwecken, während sie sich bis dahin vor allem als Schleswiger gefühlt hatten. Die Eiderdänische Partei wollte sich von vornherein nicht auf eine Teilung nach nationalen Grenzen einlassen, sondern forderte die alte historische Grenze der Eider. Als dann nach der Thronbesteigung durch Christian VIII. den letzten Angehörigen der regierenden Linie die Thronfolgefrage brennend wurde und die Regierung zugleich in ihren Danisierungsmaßnahmen fortfuhr, wurde die Selbständigkeitsbewegung sehr gestärkt: man erwählte eine eigene Fahne, das Schleswig-Holstein-Lied wurde das Schutz- und Trutzlied und Anschluß ganz Schleswig-Holsteins an Deutschland das Ziel. Daher rief der Offene Brief des Königs von 1846, der die Anordnung der gleichen Erfolge für alle Teile der Monarchie als Leitprinzip der Regierung hinstellte, den lebhaftesten Protest hervor. Ein Plan des Königs, auf dem Umwege über eine Gesamtstaatsverfassung dasselbe Ziel zu erreichen, kam nicht mehr zur Ausführung. Als sein Sohn nach dem Tode Christians VIII. diese Verfassung veröffentlichte, versammelten sich die Mitglieder der holsteinischen und der schleswigschen Stände in Rendsburg und beschlossen, dem Könige ihre Wünsche nach einer näheren Vereinigung beider Herzogtümer und Schleswigs Aufnahme in den Deutschen Bund vorzutragen, worauf in Kopenhagen eine Revolte der Eiderdänen am 21. März 1848 den König zwang, die Einverleibung Schleswigs bis zur Eider auszusprechen, zugleich das Signal für die Erhebung der Schleswig-Holsteiner, „um dem vergewaltigten König seine Freiheit wiederzugeben". So stießen die beiden national-freiheitlichen Oppositionsparteien zusammen, obwohl sie aus der gleichen

Wurzel ihre Kraft zogen. Es kam zum Kampf. Die Schleswig-Holsteiner fanden Hilfe in Deutschland, Dänemark Sympathie bei den Norwegern und auch in Schweden. Die nationale Jugend aus Deutschland, Studenten aus Norwegen und Schweden eilten den Brüdern zu Hilfe. In Schweden verteidigten aber stets auch Stimmen, wie die des Redakteurs vom Aftonbladet, Hierta, das Recht der Schleswig-Holsteiner auf ihre nationale Selbstbestimmung, von ihm wurde zuerst eine Teilung nach den Sprachgrenzen vorgeschlagen. So trafen erwachender skandinavischer und deutscher Nationalismus zusammen. Auf beiden Seiten war die nationale Idee das wirkliche Motiv, während beide mit historischen Waffen arbeiteten. Schließlich siegte Dänemark, da Preußen mit Rücksicht auf die Wiedererstarkung Österreichs und der reaktionären Gewalten in Europa seine Truppen zurückgezogen hatte. Doch mußte Dänemark sich 1852 verpflichten, Schleswig nicht einzuverleiben, und eine Reihe von Zusicherungen für die Gleichberechtigung der beiden Nationalitäten eingehen. Trotzdem suchten die Eiderdänen mit Hilfe der Spracherlasse von 1851 die dänische Schriftsprache mit Gewalt auch in Gegenden Mittelschleswigs einzuführen, in denen der Gebrauch des Plattdänischen längst erloschen war. Das Ziel blieb die Einverleibung bis zur Eider, weshalb man auch auf der Londoner Konferenz einen Vorschlag des Engländers Russel für eine Teilung nach den Nationalitätsgrenzen abgelehnt hatte.

Trotz aller Sprach- und Verwaltungsschikanen blieb die Mehrheit Schleswigs ihrer deutschen Gesinnung treu. Es sammelte sich nur in diesem Jahrzehnt eine ungeheure Erbitterung gegen Dänemark in Schleswig-Holstein an, sodaß man seitdem trotz der jahrhundertelangen gemeinsamen Schicksale in Dänemark den Erbfeind sah. Als die dänische Regierung 1863 den Zeitpunkt für gekommen erachtete, trotz ihrer Versprechungen durch ein gemeinsames Grundgesetz mit Dänemark die Einverleibung Schleswigs durchzuführen, kam es von neuem zum Bruch mit den deutschen Großmächten. In diesem Augenblick starb der Inhaber der Krone, Friedrich VII. und die Augustenburger traten mit ihren Erbansprüchen hervor. Die Dänen nahmen den ungleichen Kampf auf, im Vertrauen auf die Westmächte und in der Hoffnung, bei den skandinavischen Bruderreichen Unterstützung zu finden, denn diese Jahre waren die Höhepunkte des skandinavischen Gedankens, der damals von Dänemark allerdings wohl immer nur als ein Unterpfand für den Schutz Schleswigs betrachtet wurde. Dieser Krieg, der durch den Erwerb Schleswig-Holsteins den Grundstein zur Einigung Deutschlands legte, bedeutete aber zugleich das

Grab aller politischen Hoffnungen des Skandinavismus. Der schwedische König Karl XV. konnte seine persönlichen Wünsche und vielleicht Versprechungen, eine Allianz mit Dänemark einzugehen, die er dem dänischen Könige bei dessen Besuch in Schweden gemacht hatte, im schwedischen Staatsrat nicht durchsetzen. Die Verhandlungen über eine Militärkonvention kamen nicht zum Abschluß und Ministerium und öffentliche Meinung in Schweden wiesen die dänische Novemberverfassung ab, da sie das europäische Prinzip des Londoner Protokolls durchbreche, und zeigte Verständnis für den nationalen Gedanken Deutschlands. Damit wurden aber in Dänemark alle Bestrebungen vernichtet, welche eine engere Vereinigung der drei Reiche wünschten.

Eine Lösung der schleswig-holsteinischen Frage nach rein nationalen Gesichtspunkten scheiterte auch damals an Dänemarks Ansprüchen, da es eine Teilung abwies, bei der Tondern und Flensburg deutsch bleiben sollten, wie es der preußische Gesandte Bernstorff vorgeschlagen hatte und wie es von der englischen und französischen Regierung unterstützt wurde. So erzwangen die deutschen Großmächte mit den Waffen eine Abtretung des Landes in seinen historischen Grenzen bis zur Königsau. Dies entsprach auch damals noch den Wünschen der Bevölkerung Nordschleswigs, die sich in zwei großen Volksversammlungen gegen eine Teilung des Landes aussprach. Die endgültige Regelung der staatlichen Zugehörigkeit durch die Einverleibung in Preußen entsprach durchaus nicht den Wünschen der Schleswig-Holsteiner, was sich in den deutschen Teilen des Landes durch den Anschluß an die freisinnige Oppositionspartei aussprach, erweckte in Nordschleswig, gestützt auf den § 5 des Prager Friedens, welcher eine Volksabstimmung für Nordschleswig vorsah, den Wunsch nach einer Vereinigung mit Dänemark. Preußen hat auch wirklich ernsthafte Versuche gemacht, die Verpflichtungen, die ihm aus diesem Paragraphen erwuchsen, in die Wirklichkeit umzusetzen. In Skandinavien ist es völlig unbekannt, daß Bismarck 10 Jahre lang mit Dänemark über eine Teilung nach dem Nationalitätenprinzip verhandelt hat, daß aber alle diese Verhandlungen an Dänemarks Verweigerung von Garantien für die abzutretenden Minderheiten scheiterten. Auch Moltke wünschte eine Volksabstimmung, doch mußten diese Bemühungen 1875 aufgegeben werden, weil ein wirklicher Minoritätenschutz für die Deutschen nicht zu erreichen war. Trotzdem hat die formal-juristisch rechtsgültige und von Dänemark wiederholt anerkannte Aufhebung des § 5 durch Vertrag zwischen Preußen und Oesterreich das Rechtsgefühl der Bevölkerung aufs tiefste verletzt. Auch die öffentliche Meinung Skandinaviens hat diesen Akt

nicht als rechtmäßig anerkennen wollen und in dieser Frage stets ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl gezeigt, zumal sie von Bismarcks Beweggründen: Empfang einer welfischen Delegation in Kopenhagen, nicht Notiz nahm. Das Verhältnis der Nordschleswiger zum preußischen Staate wurde noch gespannter, als Preußen die Sprach-Reskript-Politik der Dänen wieder aufnahm und 1878 und 1880 eine Verstärkung des deutschen Unterrichts in den Schulen forderte. Der Erfolg bestand nur in einem engeren Zusammenschluß der dänischredenden Nordschleswiger in besonderen Vereinen, welche mit Reichsdänen Fühlung suchten und fanden. Auch in der inneren Verwaltung hat die preußische Politik den dänischen Maßnahmen der Jahre 1852 bis 1864 nachgeeifert und damit nur dasselbe erreicht. Den deutschen Versuchen, eine Verständigungspolitik einzuleiten, war kein Erfolg beschieden. Der Weltkrieg kam dazwischen und durch seinen Ausgang sah sich Deutschland gezwungen, das Selbstbestimmungsrecht in seiner rohen Form anzuerkennen. Es war uns versagt, im eigenen Recht zu versuchen, ein gedeihliches Verhältnis der Landsleute gleicher Abstammung herzustellen und eine mechanische Teilung trennte das jahrhundertlang Verbundene. Dänemark hat jetzt erreicht, was es auch 1864 vielleicht hätte erreichen können, aber wieder ist ein Stachel zurückgeblieben, da es sich nicht auf den rein nationalen Standpunkt stellte, sondern durch das Prinzip der en bloc-Abstimmung die deutsche Stadt Tondern, die auch südlich mit rein deutschen Gebieten in ununterbrochenem Zusammenhang steht, von seiner nationalen Heimat trennte. „Die Perle Südjütlands" ist eine deutsche Stadt. Wir wissen, daß wir Tausende von Deutschen nördlich der Grenze lassen müssen, aber wir wünschen endlich eine reine Scheidung. Wie Dänemark nach 1864 im Herzen den Gedanken an die Verlorenen nicht unterdrücken konnte, so werden auch wir die Entscheidung des 10. Februar 1920, soweit sie allein auf der formalen en bloc-Abstimmung beruht, nicht anerkennen können, zugleich aber müssen wir feststellen, daß durch die neue Grenzführung Schleswig-Holsteins besondere Bedeutung als Brücke zwischen Deutschland und dem Norden vereitelt ist, da die inneren Möglichkeiten dazu verschüttet sind.

Kap. III.

Geistige Gemeinsamkeiten.

Zahlreiche Gegensätze sahen wir bei unserm Gange durch die Jahrhunderte zwischen den Deutschen und den nordgermanischen Völkern entstehen, die auch zum Appell an die Waffen führten. Aber in Deutschland leben nur noch dunkle Erinnerungen an die Züge Torstensons, Baners und Steenbocks; der schleswig-holsteinische Staatsgedanke in seiner historischen Form hat nicht mehr die Billigung der Mehrheit des deutschen Volkes finden können.

Es überwiegt bei uns das Gefühl einer tiefen inneren Verwandtschaft der Völker. Uralte Bande des Blutes verbinden ja die Stämme der Deutschen, Dänen, Schweden und Nordmannen. Uralte, längst vergessene gemeinsame Taten und Erlebnisse schwingen in uns mit und bilden die Brücke für heutiges Verstehen. Vertraut und leichter als die anderer Völker in ihren innersten Geheimnissen zu erfassen sind uns die Sprachen, gemeinsam ist uns das Gut der Sagen und Märchen, die uns das Leben in Wald und Feld, die Feste des Frühlings und der Sonnenwende verklären. Gemeinsam ist uns der Kult vieler Helden unserer Vergangenheit. In der aufrechten, knorrigen Gestalt Luthers finden auch die skandinavischen Stämme die besten Eigenschaften ihres Volkscharakters wieder und Gustav Adolf, „der Held aus Mitternacht", ist ein so notwendiges Glied unserer deutschen Geschichte und so eng mit unserer ganzen weiteren Entwicklung als Volk verknüpft, daß wenigstens unser norddeutsches Volk seine Gestalt zu den großen Führern der eigenen Geschichte zählt und in großzügiger Annektionspolitik das „von Schweden" aus seinem Gedächtnis fast verschwunden erscheint.

Stärker, so will uns scheinen, ist dieses Gefühl in Deutschland als in Skandinavien. Wir fühlen uns aber zugleich veranlaßt, von den Phantastereien jener alldeutschen Schwärmer Abstand zu nehmen, die in kaum verhülltem Egoismus ohne sonderliches Interesse für die drei nordgermanischen Völker und ihrer Eigenart, diese als Vorspann für ihre politischen Ziele benutzen zu können glaubten und dadurch nur das wahre Verständnis erschwerten.

Politische Anbiederung wird in Skandinavien keinen Widerhall finden. Auf Kulturgefühlen wird man keine Politik aufbauen; allein die Interessen des Staates sind für seine Politik entscheidend. Aber in Björnson'schem Geiste, der auch anderen Völkern sein Recht läßt, dürfen wir uns der gegenseitigen Kulturgaben erfreuen. Gerade in unseren Tagen sehen wir manche Auswüchse dieses Gefühls, die allerdings meist verzerrt und ins Negative verkehrt erscheinen als Rassenhaß und Verfolgung. Die unfruchtbare negative Prägung des Gedankens werden wir entschieden ablehnen, aber das Gefühl unseres Volkes ist untrüglich, wo es positiv die Verwandtschaft der germanischen Völker durch die Huldigung vor ihren größten Söhnen anerkennt. Und es ist mehr als das. Es gibt ein germanisches Gemeinschaftsgefühl. Tiefer sind die Wirkungen des verwandten Geistes und nachhaltiger, wohltätiger auch die Berührung mit den auf verwandtem Boden erwachsenen Geistesströmungen. Sie lösen das Beste im eigenen Volke aus, bleiben nicht eine äußere Spielerei und fremder Flitter, der nach wenigen Jahren veraltet und seinen Glanz verliert. Es gibt natürlich Zeiten im Leben der Völker wie der einzelnen, wo die Unterschiede stärker betont werden und das naturwissenschaftliche Gesetz von der Anziehung der Gegenpole hat auch im Geistigen sein Gegenstück. Aber die Stimme des Blutes wird sich stets wieder geltend machen und den Abgeirrten zu seiner geistigen Heimat zurückführen. Aber wir wollen uns nicht in allgemeinen völkerpsychologischen Erörterungen verlieren, sondern den Nord- und Südgermanen in seiner besonderen geistigen Welt aufsuchen und deren Wechselwirkung verfolgen.

Ultima Thule, das Sageneiland im hohen Norden, die nördlichste Siedlung der seebefahrenen Normannen, hat der ganzen germanischen Welt auf unscheinbarem Pergament das köstlichste Gut der Vorzeit bewahrt: die ältere Edda, die alten Lieder, in denen der Geist des Germanentums sich klarer spiegelt, unbeeinflußter von fremdem Wesen als in irgend einer anderen Überlieferung. Wir wissen allerdings, daß der feste Glaube, den noch Jakob Grimm teilte, hier ein gemeingermanisches und völlig unbeeinflußtes Denkmal zu besitzen, nicht begründet ist. Wir haben schon christliche Einflüsse in den Gedichten erkennen gelernt und wissen, daß es vor allem ein Denkmal nordgermanischen Geistes ist, in dem der kühne Seefahrermut und die trotzige Reckenkraft der Normannen sich abspiegelt, auf dessen gewaltige Gestalten auch die großartigere Natur der skandinavischen Felsengebiete, die Einsamkeiten des Höjfjeldes gewirkt haben, in denen das phantasiebegabte Volk tiefer die Schauer der Überirdischen fühlte. Aber gerade

die moderne Forschung hat uns auch erst den Umfang der gemeinsamen Überlieferung erkennen lassen. Wir wissen jetzt aus der Vergleichung von Wörtern und ihrem Sachinhalt, der Vergleichung der Sagen, daß wir tatsächlich mit den Nordgermanen lange Jahrhunderte in engster Verkehrs- und Geistesgemeinschaft gelebt haben müssen, als deren Ort wohl mit Sicherheit Südschweden, Dänemark, Schleswig-Holstein angesprochen werden können. So dürfen auch wir einen vollen Zug tun „aus den goldenen Schalen der Sagas". Bereits ihre erste Verbreitung in Deutschland schenkte uns Richard Wagners Tondramen, die im ganzen Kreise der germanischen Länder und Völker ein gewaltiges Echo fanden. Sollte aber damit ihre Wirkung auf Deutschland beendet sein? Sagt nicht dem heutigen Geschlecht die Sage vom frühlingsjungen Baldur und finstern Loki unendlich viel mehr? Empfinden wir nicht erst heute ganz die über dem Dasein der Götterwelt schwebende Drohung vom baldigen Untergang im Ragnarok? Wie tief dieser tragische Grundzug in der Natur der germanischen Völker begründet ist, zeigt die strahlende Siegeslaufbahn der begabtesten unserer Stammesbrüder, die nach kurzer Blüte im fremden Volkstum untergingen, dieses befruchtend und mit neuem Inhalt füllend, die Ostgoten, die „strahlenden" Westgoten Alarichs, die Langobarden, die Burgunden, deren Taten nur noch in den Sagen der verwandten Völker nachklingen. Und denken wir an Schwedens raschen Aufstig zu europäischer Geltung und das darauf folgende lange Leben im Schatten oder an unser eigenes Geschick, das uns nie ein ruhiges Ausreifen unserer Kultur, eine ununterbrochene Entwicklung in politischer oder geistiger Beziehung gönnte. Später als andere Völker zur Einheit gelangt, weil unser Wesen mannigfaltiger, seine Ausstrahlungen vielseitiger sind, sehen wir jetzt das kaum errungene Dasein als Volk wieder in Frage gestellt. Und wie über dem Schicksal so vieler Stämme der großen germanischen Familie dieses tragische Geschick waltet, ist nicht auch in den größten Gestalten unserer neueren Dichtungen dieser gemeinsame Grundton im Faust und Peer Gynt? Uns ist nicht die Freude des Romanen an der Klarheit und der heitere Genuß des Daseins gegeben, unbefriedigt vom Diesseits hadern unsere Größten mit dem Geschick im Kampf gegen eine Welt und ihr eigenes Ich, das sie überwinden wollen. Und wie nach allen großen Kriegen seines Daseins unser Volk zurückkehrte in sich selbst, zu den Quellen seiner Kraft, so wird auch unsere Zeit neue Kraft suchen in den trotzigen Gestalten der Vorzeit und sich nötigenfalls mit dem Berserkermut eines Högni die Gleichberechtigung unter den Völkern erkämpfen, die ihm noch immer versagt wird. Wir

wissen, unser Volk bleibt stets dasselbe und nur im Kampf und harter Arbeit werden wir des Lebens froh werden. Auch unser Volk ist jetzt in die Zwingmühle gespannt und muß anderen das Glück zumahlen, aber kommen wird der Tag, an dem die Riesentöchter sich ihrer Abkunft erinnern, die Mühle Frodis zerbrechen und dem Könige Krieg mahlen. Wie Grundtvig und Christoffer Bruun, die großen Lehrer ihres Volkes, schon die Jugend für die Ideale ihrer Vorväter begeistern wollten, so wünschen auch wir uns Lehrer, die diese reinste Ausgestaltung germanischen Denkens in uns wacherhalten. Denn noch ist die große germanische Renaissance ausgeblieben, die Bruun erhoffte, und wenn die Epoche materiellen Aufschwunges nach 1870 nicht dazu führte, so vielleicht jetzt die Zeit der Selbstbesinnung.

Während die Edda das kostbarste Geschenk des nordgermanischen Stammes an die Gesamtfamilie ist, folgt darauf eine Zeit, in der die Impulse mehr vom Süden kommen. Nachdem die Normannen schon durch Iren und Briten die erste Bekanntschaft mit dem Christentum gemacht hatten, erfolgte die dauernde Gewinnung und erste Organisation vom Erzbistum Bremen aus, der Hauptkirche des gesamten Nordens. Der Gelehrsamkeit Meister Adams von Bremens und seinem Wunsche, den Ruhm seines Bistums zu erhöhen, verdanken die Nordländer die erste wissenschaftliche Beschreibung ihrer Länder und Sitten. Auch Meister Adams Schilderung zeigt uns, wie die Natur der Völker sich gleichbleibt; wie er die Sittenreinheit der Norweger preist, so verweilt er lange bei der Gastlichkeit der Schweden, diesem Charakterzug, in dessen Übung sie ihre beiden Nachbarvölker vielleicht noch übertreffen. Trotz dieser kirchlich administrativen Verbindung waren dann jahrhunderte lang die geistigen Beziehungen nach Westen für Skandinavien wichtiger als die nach Süden; wir denken an das Reich Knuts des Großen, das Dänemark und England umfaßte. Das Christentum war auch bei der großen Masse der südlichen Germanen zunächst nur ein dünner Firnis geblieben und hatte noch nicht die diesem Volke angemessene Form gefunden. Und mit dem Christentum gemeinsam war das Latein zur Herrschaft gekommen, dessen Gebrauch in der Religion den jungen Völkern ein eigenes geistiges Leben sehr erschwerte. Rom als Haupt der Christenheit behielt die Unterdrückung der fremden Nationalsprachen als sicherstes Mittel des alten Imperiums zur Festigung seiner Macht bei. Allein der große Gedanke der Kirche beherrschte zur Zeit des Lateins die Geister.

Erst durch Luthers Taten fand dann das Christentum die dem germanischen Geiste angemessene Form. Die Formen und Äußerlichkeiten

der alten Kirche fielen fort; befreit von Denkfesseln und dem Autoritätsglauben, dem engen Rahmen, innerhalb dessen der Geist im Mittelalter allein sich bewegen durfte, wurden die Völker wieder für den ursprünglich religiösen Gedanken gewonnen, das religiöse Erlebnis. Die Reformation ist eine der Grundtatsachen für das heutige geistige Leben Deutschlands wie der drei skandinavischen Völker. Wie ohne sie ein Preußen nicht denkbar ist, so auch kein Ibsen, dieser große Gesellschaftskritiker, der als solcher wieder nur ein Exponent seines Landes ist, so auch kein Dänemark mit seinen klaren geistigen Linien, so fern aller Mystik, und kein Schweden, wo aber weniger Luthers Protestſtandpunkt als sein männlicher Glaube dem Volksgenius angemessen gewesen zu sein scheint. Fürsten und Studenten aus Skandinavien strömten nach Wittenberg, um dort die gereinigte Lehre in sich aufzunehmen, um wieder dieses religiöse Urgefühl der schlechthinnigen Abhängigkeit oder wie Luther es ausdrückte, der Seeligkeit allein durch die Gnade zu erfahren. Da Luther an das tiefste religiöse Gefühl im Volke appellierte und nicht Theologie lehrte, so galt sein Kampf im stärkstem Maße dem Latein als der Kirchensprache. Als theoretische Stütze der neuen Lehre begrüßte er auch Sprachenkenntnis als guten Bundesgenossen. Da er aber im ganzen Volke Widerhall suchte, so forderte er von seinen Schülern, wie er selbst mit bestem Beispiel voranging, die Belebung der Nationalsprache. So wurden auch im Norden Streitschriften in der Landessprache geschrieben und die Sprache zu neuem Gedankeninhalt geschmeidig gemacht.

Mehr als alles andere bedeutete aber die Bibelübersetzung für die Ausbildung der Nationalsprachen zu vollwertigen Schriftsprachen. Die Bibel war das wichtigste Kampfmittel und man mußte das Volk selbst gewinnen, in diesen Tagen, da der Kampf auf offenem Markte ausgefochten wurde. Gottesdienst und Predigt wurden in der Muttersprache abgehalten und die Bewegung beschränkte sich nicht auf die kirchliche Literatur, wenn die neuentstandenen Schriften ihrem Thema nach auch meistens nur Diener des alles überragenden religiösen Interesses und vielfach reine Übersetzungen aus dem Deutschen waren. Aber schon die Tatsche, daß damals eine reiche Psalmenliteratur, Streitgesänge und poetische Satiren in der Muttersprache der nordischen Völker entstand, ist von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung dieser Sprachen zu einem Werkzeug für den Ausdruck eigener Gedanken. So wirkte die erste enge Berührung mit deutschem Geistesleben lebensweckend für die lange unterdrückten Nationalsprachen des Nordens, ein Aufschwung, der dann nicht wieder verloren gegangen ist. Wittenberg

und die übrigen nord- und mitteldeutschen Universitäten blieben auch im kommenden Zeitalter der lutherischen Orthodoxie die wichtigsten Ausbildungsstätten der Skandinavier. Die Entwicklung führte vielfach zu einer wachsenden Unfreiheit, aber schwerlich kann man Deutschland dafür verantwortlich machen und die skandinavischen Studenten zeigten sich in Wittenberg gerade oft als Vertreter des strengsten Luthertums. Wenn auch bei der Ausgestaltung der neuen Lehre zur Theologie in den spitzfindigen Disputationen der Lutheraner, Kryptokalvinisten und Katholiken das Latein noch einmal stärkere Anwendung fand und im 17. Jahrhundert zur alleinigen Sprache der Wissenschaft wurde, so konnte es die Nationalsprache nie mehr aus dem Gottesdienst, wie auch der Geschichtschreibung (Vedel, Hvitfeld, Lyschander) der germanischen Völker verdrängen.

Vielfach auch fand die deutsche Sprache damals Eingang im Norden: zahlreiche deutsche Bürger ließen sich in dänischen Städten nieder, die enge Verbindung der dänischen Könige mit ihrem Stammlande Schleswig-Holstein führte viele Deutsche ins Land. Die Oldenburger des 16. Jahrhundert auf Dänemarks Thron beherrschten größten Teils das Deutsche besser als die Landessprache, und auch Gustav Adolf sprach fließend deutsch.

Damit sind wir bei dem zweiten großen Einsatz angelangt, den Skandinavien in der deutschen Geistesgeschichte hinterlassen hat. In Schweden hat einer der frühesten Schüler Luthers, Olavus Petri, der bis zum Jahre 1581 Luthers Schüler war und dessen Ideen in ihrer ganzen Frische, beeinflußt durch seine spätere theologische Wissenschaft, in sich aufgenommen hatte, die Reformation durchgeführt, unterstützt durch das äußerst starke deutsche Element in den schwedischen Städten. Auch er hat durch die Bibelübersetzung, Streitschriften und historische Darstellungen der nationalen Literatur einen mächtigen Anstoß gegeben und gehört zu den stärksten Persönlichkeiten des schwedischen Geisteslebens. Wenn auch ein großer Teil der schwedischen Kirche sehr bald wieder in mittelalterliche Scholastik zurückfiel, so waren die reformatorischen Ideen in ihrer ganzen Reinheit doch der Nährboden für die Geistesbildung Gustav Adolfs. Ihre Verkörperung in seiner Person bedeutet den Dank des schwedischen Volkes an Deutschland, denn ohne sein Eingreifen wäre der Protestantismus verloren gewesen. Das Restitutionsedikt hätte die Hälfte der Nation zu Heuchlern gemacht. So wurde der Leu aus Mitternacht, wie das von ihm gerettete Stralsund ihn feierte, einer der wichtigsten Faktoren unserer Geistesgeschichte. Und mehr als das: das Eingreifen des jungen Helden, der an Pom-

merns Küste mit einer kleinen Schar landete, schenkte dem deutschen Volke in seiner trübsten Zeit eine ideale Persönlichkeit, die im Fluge überall die Herzen gewann und nach dem tragischen Tode in der Nation weiterlebte. Allerdings war sein Eingreifen nicht zum wenigsten durch die Ostseepolitik Schwedens bestimmt. Aber seine Frömmigkeit ist echt und sein Heer wie er selbst waren von ihrer religiösen Mission überzeugt. „Fleißig gebetet, ist halb gefochten", ist ein Wort von ihm, welches zeigt, daß er die entscheidende Kraft der Idee für den Sieg erkannt hat. Wenn auch sicher imperialistische Gedanken im Laufe seines Siegeszuges stärker in ihm wach wurden, war er mehr Ausländer als die spanischen Habsburger? Und unsere eigenen Volksgenossen, die Anhänger des alten Glaubens sind, dürfen wir auf die deutlichen Zeugnisse hinweisen, daß Gustav Adolf zwar ein überzeugter Lutheraner war und mit Recht als Glaubensheld gepriesen wird, daß ihm aber unduldsames Eifern fern lag. Schützte er nicht auch die Ausübung der katholischen Religion und war sein Sieg nicht zeitweilig auch dem Papsttum willkommen? Gustav Adolf war zu der höchsten Form protestantischen Glaubens gelangt: Selbst gläubig zu sein und doch die Berechtigung anderer Bekenntnisse anerkennen zu können. So verknüpften das deutsche und das schwedische Volk zurzeit seiner Regierung die engsten Bande. Als dann auch das schwedische Heer in diesem Ringen ohne Ende, den Kämpfen ohne Ziel seine Manneszucht verlor, lernten wir stärker auch in den Schweden den Fremden, den Eindringling fürchten, wenn auch so manche „Schwedenschanze" nie einen Schweden gesehen hat. Aber noch erzählen die Bücherschätze in schwedischen Bibliotheken davon, daß auch das schwedische Heer der Sitte der Zeit und des Handwerks gemäß Krieg führte.

Der Krieg mit seinen für Deutschland verheerenden Folgen nahm unserem Volke seine beste Kraft auch auf geistigem Gebiet. Fremdländerei und Unnatur drangen ein. Für Schweden begann jetzt sein Großmachtzeitalter, die Schweden waren in aller Herren Länder zu Haus und wurden echte Kosmopoliten. Man studierte in Holland, Frankreich und Italien, französische Bildung drang schon unter Kristina stark ein. Zwar stand Schweden schon durch seine deutschen Besitzungen in engen Beziehungen zu deutschem Wesen, ein Pufendorf lehrte in Lund. Banér, Wrangel und Oxenstierna waren Mitglieder der fruchtbringenden Gesellschaft und manche deutsche Ideen für Sprachreinigung und Erziehung fanden auch in Schweden Eingang. Nach der Abdankung der Tochter Gustav Adolfs kamen die pfälzischen Wittelsbacher auf den schwedischen Thron und natürlich zogen sie manche Deutsche

ins Nordland mit sich. Stärker waren aber ohne Zweifel die Einflüsse von Holland und auch von Frankreich, das mit dem Ende des 17. Jahrhundert die kulturelle Führung in Europa an sich riß. Der romanische Geist erwies sich aber im allgemeinen anregender auf wissenschaftlichem als auf rein literarischem Gebiet. Deutscher Einfluß machte sich im 18. Jahrhundert nur im Pietismus und zu Ende des Jahrhunderts durch das Eindringen der deutschen Philosophie geltend, während französischer Geist im Leben Schwedens im 18. Jahrhundert durchaus vorherrschte. Aber diese französische Kultur konnte im Volke nicht tiefere Wurzeln fassen. Sie beschränkten sich auf den Adel, die regierenden Klassen. Das eigentliche Volk war von ihr ausgeschlossen. Unendlich stark ist zwar der Einfluß auf Sitten und Gebräuche, auf Trachten und Moden, auf die Geselligkeit und die Unterhaltung gewesen. Aber im höheren geistigen Leben bedeutete es vielfach nur ein Spiel, eine leere Form. Nur Bellmann, der typische Vertreter des graziösen Spiels mit Worten, lebt noch heute, der größte Dichter dieser Zeit und zugleich der nationalste — obwohl er aus Bremen stammte.

Zahlreicher als mit Schweden waren im 17. und 18. Jahrhundert die Kanäle, durch die deutsches und dänisches Geistesleben in Berührung kamen. Die dänischen Fürsten aus oldenburgischem Stamme waren selber Deutsche. Erst Christian IV. war ganz Däne, doch kein Feind deutschen Geistes. Zudem war der dänische König als Herzog von Holstein zugleich deutscher Reichsfürst. An den Grenzen Schleswig-Holsteins lag Hamburg, damals einer der Hauptsitze der deutschen Literatur, diese freie Reichsstadt, die notgezwungen im Jahre 1603 Christians IV. Oberherrschaft anerkennen mußte und erst nach langwierigem Prozesse ihre Reichsstandschaft bestätigt erhielt. Schleswig-holsteinischer und deutscher Adel bekleideten zahlreiche Ämter in Dänemark. Schleswig-Holsteiner waren die Hauptvermittler deutschen Geistes. Rist, der Wedeler Sänger, wirkte stark auf Dänemark, vier seiner Brüder waren dänische Beamte, Rachel lebte damals und die Schwärmerin Anna Owena Hoyers war weit über die Grenzen Schleswigs bekannt. Das Elend des 30jährigen Krieges vertrieb dann die Deutschen scharenweise aus ihrer Heimat und bald finden wir in ganz Dänemark verstreut auf die kleinsten Dörfer zahlreiche deutsche Flüchtlinge, die nicht nur ihre Sprache, sondern auch ihre Kultur mit sich brachten. Sie führten die europäische Renaissanceströmung nach Dänemark. Christian IV. und Friedrich III. waren eifrige Mäzene deutscher Dichter: Rists und Tschernings. Und nach dem Vorbilde der deutschen Sprachgesellschaften begann man auch dem Dänischen wieder stärkere Beachtung

zu schenken: Arrebo und Terkelsen nahmen deren Ideen in Dänemark auf. Die Einwirkung der deutschen Poesie auf die dänische blieb von der Schäferdichtung bis zur zweiten schlesischen Schule mit ihrem Lohensteinschen Schwulst gleich stark. Mit der Einführung des Absolutismus 1660 wurde auch französische Nachahmung Mode und französische Sprache und Literatur drangen stärker ein. Im Kampf mit diesem Ausländertum erhob sich Ludwig Holberg, der stärkste Vertreter des 18. Jahrhunderts in der dänischen Literatur und als solcher von Frankreich und auch von England angeregt. Er ist in Bergen in Norwegen geboren, dessen Fjorde sich nach Westen öffnen und seit jeher westlicher Kultur leichteren Eintritt gestatteten. Obwohl er Norweger war, verfloß sein Leben hauptsächlich in Dänemark, wo damals allein stärkeres geistiges Leben zu finden war, soweit die Allonge-Perrücke, Pfaffen und der Alleinherrscher es erlaubten. Er vertrat die französische Aufklärung und dichtete in den Formen des französischen Theaters, aber eine Persönlichkeit eigenen Wuchses und daher noch heute lebend. Trotzdem blieb Dänemark schon durch seine Verbindung mit Holstein stets in enger geistiger Beziehung zu Deutschland. Die Entdeckung der Natur und des Gefühles machte Dänemark vor allen durch die Person Klopstocks, welcher 1750—1770 in Dänemark lebte und in Kopenhagen das Zentrum eines Kreises deutscher Schriftsteller war. In Ewald erstand ihm ein dänischer Nachfahre von gleicher Stärke des Gefühls. In Kopenhagen mußten auch Klopstocks Bestrebungen nach einer Belebung der germanischen Altertümer stärksten Anklang finden, so unklar diese Bestrebungen auch waren. Klopstock steht der Begründung einer der ältesten dänischen Gesellschaften zur Beförderung der Wissenschaften nahe. Für das Dänentum als solches hat er allerdings kein Verständnis gehabt. Diese Jahre, in denen Struensee in Dänemark die ganze Reform der Aufklärung im Eiltempo durchführen wollte, bedeuten direkt eine Überflutung des Landes mit deutschem Wesen. Die dagegen einsetzende nationalpolitische Reaktion unter Guldberg hinderte aber die freundschaftlichen Beziehungen zu Deutschland nicht.

Der deutsch-griechische Humanismus unserer Klassiker hat in Dänemark dankbaren Boden gefunden. Lebhaft sind uns in Deutschland Schillers Beziehungen zu dänischen Freunden und Gönnern in Erinnerung, indem wir der Unterstützung durch den Prinzen von Augustenburg und den Grafen Schimmelmann gedenken. Um Sophie Örsted sammelte sich die erste Goethegemeinde in Dänemark und Goethe ist der große Name, in dem Vilhelm Andersen in seinem großen

Werke „Tider og Typer af dansk aands historie“ die ersten Menschenalter des 19. Jahrhunderts in dänischer Geisteskultur zusammenfassen zu müssen glaubt. Es war aber nicht der Goethe des Sturm und Dranges, sondern der Olympier Goethe, der Klassiker, der verwandte Seiten in dem kulturgesättigen dänischen Bürgertum dieser Zeit anklingen ließ. Wie Goethe wurzelte Thorwaldsen, Dänemarks größter bildnerischer Künstler in hellenischem Geiste, dessen idyllische Klarheit uns den dänischen Charakter am besten wiederspiegelt. Andersen nennt diese erste Periode die homerische Periode und schließt daran die platonische Periode, in der er das Wirken der Hegelschen Philosophie vor allem in den schöpferischen Geiste von J. C. Heiberg darstellt. Aber wie die Romantik die Goethische Persönlichkeit erst auf den Schild erhob so wirkte zwar der Künstler Goethe am stärksten auf Dänemark. Aber den Anstoß dazu gab ein romantischer Geist. Steffens Vorlesungen in Kopenhagen leiteten diese neue Epoche geistiger Verbindungen ein. Nicht die Gestalten romantischer Dichtung, aber die Ideen der Romantik waren es, die auch auf die eigene dänische Produktion am stärksten wirkten. Die Romantik erkannte zuerst den Wert des Nationalen für die Dichtung. Zugleich wies sie den Weg zu den ältesten Dichtungen der Völker, den Sagen und Märchen und den Liedern, die im Volke lebten. Eine neue Philosophie erschien in der Welt. Unter ihrem Einfluß wiederholte sich der Prozeß der schon der ersten starken Welle deutschen Geistes in der Reformation gefolgt war. Oehlenschläger stand auf und schuf sein Gedicht von den goldenen Hörnern, die die Götter den Menschen schenkten, ihnen aber wieder raubten, weil sie das Geschenk nicht würdigten, das erste dänische romantische Gedicht. Und er schritt weiter. Einen meisterhaften Bildhauer in Fleisch und Blut nennt ihn Andersen, indem er die Einfachheit und Größe seiner Gestalten betont. Form und Charakter seiner Kunst zeigen allerdings starke hellenische Züge, aber stärker als Andersen müssen wir das romantische in ihm betonen. Oehlenschläger schürfte in der Vergangenheit seines eigenen Volkes und belebte von Neuem die Gestalten des altnordischen Altertums. Und wie die deutsche Romantik eine große Vorliebe für das Märchen hatte, so schuf auch er seine Märchen, diese Spiele frei von allem Rationalismus, reine Schöpfungen dichterischer Fantasie, die auch Goethe gefielen. Oehlenschläger stand in lebhaften persönlichen Beziehungen zu den Führern der Frühromantik und bewahrte sein Lebenlang eine enge Freundschaft mit Tieck. Neben ihm blühten der milde Ingemann, Schack von Staffeldt, Hauch. In Grundtvigs starker Persönlichkeit fand der nationale Gedanke dann

seine stärkste Prägung. Christentum und Dänentum sind die beiden Grundtatsachen, die er in seiner Lehrtätigkeit der Jugend seines Volkes einimpfte. Wohltätig wirkte der Geist der Romantik auch in H. C. Andersen, diesem echtesten Dänen, dem größten Dichter des Landes, dessen zarte Schöpfungen auch für uns leben. Wie hätte das 18. Jahrhundert über seine Märchen gespottet! Andersen liebte Deutschland, als wäre es seine dänische Heimat. „O wenn ich doch ein Deutscher wäre," schrieb er in einem Briefe an Karl Alexander von Weimar, seinen Freund, bei dem er jedes Jahr verweilte. Weimar ist seine zweite Heimat, „wo Sonnenschein in mein Herz fiel". Mit tiefstem Schmerz erfüllte ihn deshalb der Abfall der Herzogtümer, aber er wurde Deutschland darum nicht untreu. Für die übrige dänische Litteratur bedeutet aber das Jahr 1864 ein Abschließen gegen Deutschland. Das Land zog sich zunächst in sich selbst zurück und machte dann unter Führung von Georg Brandes eine bewußte Schwenkung. Weit öffnete es seine Gedankenwelt einem Taine, einem St. Beuve und der französischen Kultur. Die letzten Jahrzehnte brachten dann vielleicht eine stärkere Wirkung der zahlreichen kultivierten dänischen Schriftsteller auf Deutschland als umgekehrt. Aber eine bezwingende Dichterpersönlichkeit von europäischem Maße ist nicht unter ihnen. J. P. Jakobsen, J. V. Jensen, G. Wied, P. Nansen, alle genossen sie die Gastrechte auf dem deutschen Parnaß und Gjellerup „sprang aus dem Haupte der deutschen Philosophie, wie Athene aus dem Haupte des Zeus". Zahlreiche Übersetzungen haben uns den wichtigsten Teil des dänischen Geisteslebens zugänglich gemacht und die verbindenden Fäden gestärkt.

Stärker als auf Dänemark noch wirkte die deutsche Romantik auf Schweden. Diese ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts zeigen neben der Reformationszeit die stärkste Kulturgemeinschaft zwischen Skandinavien und Deutschland. Die deutsche idealistische Grundanschauung vom Dasein wie sie von Kant, Fichte und Schelling ausgebildet war löschte auch in Schweden alles Unechte und Gekünstelte des Jahrhunderts des Salons aus und weckte eigenes Leben. Schelling wurde für Schweden der neue Plato. Seine Ideen, seine Naturnähe und seine Mystik fanden verwandte Seiten im schwedischen Charakter. Wie ein Funke zündeten die ersten Phosphoros-Hefte Atterboms. Es erstand der Gotenverein mit seiner Begeisterung für den alten Norden und die Karoliner, nachdem die Freiheitszeit mit ihren wirtschaftlichen Idealen diese Zeiten lange belächelt hatte. Eine Schwestertochter Charlotte von Steins, Amalie von Helwig, war eine eifrige Vermittlerin

Werke „Tider og Typer af dansk aands historie“ die ersten Menschenalter des 19. Jahrhunderts in dänischer Geisteskultur zusammenfassen zu müssen glaubt. Es war aber nicht der Goethe des Sturm und Dranges, sondern der Olympier Goethe, der Klassiker, der verwandte Seiten in dem kulturgesättigen dänischen Bürgertum dieser Zeit anklingen ließ. Wie Goethe wurzelte Thorwaldsen, Dänemarks größter bildnerischer Künstler in hellenischem Geiste, dessen idyllische Klarheit uns den dänischen Charakter am besten wiederspiegelt. Andersen nennt diese erste Periode die homerische Periode und schließt daran die platonische Periode, in der er das Wirken der Hegelschen Philosophie vor allem in den schöpferischen Geiste von J. C. Heiberg darstellt. Aber wie die Romantik die Goethische Persönlichkeit erst auf den Schild erhob so wirkte zwar der Künstler Goethe am stärksten auf Dänemark. Aber den Anstoß dazu gab ein romantischer Geist. Steffens Vorlesungen in Kopenhagen leiteten diese neue Epoche geistiger Verbindungen ein. Nicht die Gestalten romantischer Dichtung, aber die Ideen der Romantik waren es, die auch auf die eigene dänische Produktion am stärksten wirkten. Die Romantik erkannte zuerst den Wert des Nationalen für die Dichtung. Zugleich wies sie den Weg zu den ältesten Dichtungen der Völker, den Sagen und Märchen und den Liedern, die im Volke lebten. Eine neue Philosophie erschien in der Welt. Unter ihrem Einfluß wiederholte sich der Prozeß der schon der ersten starken Welle deutschen Geistes in der Reformation gefolgt war. Oehlenschläger stand auf und schuf sein Gedicht von den goldenen Hörnern, die die Götter den Menschen schenkten, ihnen aber wieder raubten, weil sie das Geschenk nicht würdigten, das erste dänische romantische Gedicht. Und er schritt weiter. Einen meisterhaften Bildhauer in Fleisch und Blut nennt ihn Andersen, indem er die Einfachheit und Größe seiner Gestalten betont. Form und Charakter seiner Kunst zeigen allerdings starke hellenische Züge, aber stärker als Andersen müssen wir das romantische in ihm betonen. Oehlenschläger schürfte in der Vergangenheit seines eigenen Volkes und belebte von Neuem die Gestalten des altnordischen Altertums. Und wie die deutsche Romantik eine große Vorliebe für das Märchen hatte, so schuf auch er seine Märchen, diese Spiele frei von allem Rationalismus, reine Schöpfungen dichterischer Fantasie, die auch Goethe gefielen. Oehlenschläger stand in lebhaften persönlichen Beziehungen zu den Führern der Frühromantik und bewahrte sein Lebenlang eine enge Freundschaft mit Tieck. Neben ihm blühten der milde Ingemann, Schack von Staffeldt, Hauch. In Grundtvigs starker Persönlichkeit fand der nationale Gedanke dann

Geijer, der durch den englischen Materialismus abgestoßen wurde, erkannte auch als einer der ersten wie der preußische Staat von der Kantischen Idee durchglüht war und ließ dem preußischen Volksgeiste mit seinen Schroffheiten Gerechtigkeit angedeihen. In Viktor Rydberg, einem letzten Ausläufer der neuromantischen Periode, fand Deutschlands Einheitskampf im Jahre 1870 den ersten Vorkämpfer, der Deutschlands Sache für Schwedens eigene erklärte. In wachsendem Maße haben in den letzten Jahrzehnten auch schwedische Autoren in Deutschland geistiges Heimatsrecht erhalten: Selma Lagerlöf, Per Hallström und Verner von Heidenstamm wie auch der dämonische und sich selbst zerfleischende Geist eines Strindberg, der erst im Weltkriege seine stärkste Wirkung auf uns ausübte und auf Berliner Theatern vielleicht stärker zuhause ist als in Stockholm.

Nicht von Schweden, sondern von Norwegen erfuhr Deutschland im 19. Jahrhundert noch einmal stärkste Einwirkung. Die Reformation hatte hier nur ein kurzes Aufflackern gegen den geistigen Tiefstand des 14. und 15. Jahrhunderts bedeutet. Damals waren die Gelehrtenschulen des Landes gegründet. In seiner Verbindung mit Dänemark wurde das Land aber als Provinz behandelt, kaum daß seine eigenen Söhne in der Verwaltung des Landes eine Rolle spielten. Kopenhagen war die Universität des Landes und seine Caféhäuser lange die Sehnsucht der geistigen Norweger. Geistige Provinz war das Schicksal des Landes, und nur ein Holberg hatte die Nacht der Unwissenheit durchbrochen. Im 19. Jahrhundert, von den Großmächten als Objekt der Politik an Schweden weitergegeben, begann aber die Bildung der norwegischen Nation. Verarmt, ohne Bildungsstätten, ohne größere Städte, ohne Geschichte wagte dieses Volk der Bauern und Seeleute seine Eigenart gegenüber dem reichen Schweden mit seiner großen Geschichte zu behaupten. Zu Eidsvold gaben sich die Männer des Landes selbst eine Verfassung, die lange Zeit Europas freieste war und erzwangen ihre Anerkennung durch Schweden, wenn sie ihre völlige Unabhängigkeit auch nicht sofort durchsetzen konnten. In jahrzehntelangem Kampf behauptete das Volk die Verfassung dann gegen die autokratischen Wünsche des Königs Karl Johann. Selbstbehauptung war das ganze Bestreben des Volkes, Selbstbehauptung auch das Ziel im politischen Kampfe der norwegischen Parteien und zwar vielfach erkämpft mit den Waffen der Kritik. Diese Neigung zur Kritik ist vielleicht zugleich ein Ausfluß der absoluten Wahrheitsliebe des Volkes, welche es auch für asketische Strömungen so empfänglich macht. In Ibsen bewundern wir vor allem den modernen Riesen, der die Probleme

unserer Zeit schonungslos aufdeckt und in lebendigen Gestalten vor unsere Augen stellt. Ich kann seine Persönlichkeit hier nicht schildern, seine Dramen leben ja noch heute auf unserer Bühne. Sein Hauptverdienst für Deutschland besteht aber darin, daß er wirkliche Probleme, ein wirkliches Wahrheitssuchen und eine ehrliche Kritik in eine Zeit hineinwarf, in der Sardou, Dumas und ihre deutsche Gefolgschaft Lindau und Blumenthal herrschten. Mit einem Schlage trat Ibsens Persönlichkeit in unsere Welt, heftig umkämpft und verspottet anfangs. Aber die Wirkung war bald so stark, daß schon 1878 Stücke von ihm gleichzeitig auf 5 Berliner Bühnen gespielt wurden und daß junge deutsche Dichter glaubten, unter einem norwegischen Pseudonym in die Literatur eintreten zu müssen.

Eher als Ibsen wurde in Deutschland sein norwegischer Nebenbuhler Björnson bekannt, doch war sein Einfluß nicht so tiefgreifend. Wärmer sind seine Gestalten, blutvoller, andere Seiten des Nationalcharakters wurden in ihm wach. Aber er war weniger als Ibsen der große Europäer, sondern der große Norweger. Nicht ethische Prinzipien bewegten ihn von allem, der Nation und ihrem Schicksal galt seine ganze Arbeit. Er war Politiker, Journalist, ein Erzieher seiner Nation zur Selbständigkeit und so ein Vorbereiter der Unabhängigkeit des Jahres 1905. Wie er die Rechte seiner eigenen Nation vertrat, so erkannte er auch die Rechte anderer Nationen an. Als einer der ersten, nachdem bereits Christoffer Bruun ausgesprochen hatte, daß „Frankreich mit dem Schwert in der Hand Deutschland sich erst als eine Einheit fühlen lehrte", trat Björnson mit der Frage auf den Plan: „Werden wir eine Zukunft mit Frankreich oder mit Rußland haben, oder aber mit Deutschland?" und forderte eine Änderung der Signale. Damals galt er in Dänemark als Verräter an der skandinavischen Idee und auch mit Ibsen kam es zunächst zum Bruch. Aber auch dieser erkannte bald die tiefen geistigen Gemeinsamkeiten mit dem deutschen Volke an und freute sich, „daß er nicht mehr ein Fremder im germanischen Hause sei", wie er bei seinem ersten feierlichen Empfang in Berlin äußerte.

Deshalb wollen wir nicht rechten, welches der Völker geistig in des anderen Schuld stehe, wie man es während des Krieges in Dänemark begann, indem man die hohe Zahl der Übersetzungen aus dem Dänischen ins Deutsche in den letzten Jahren hervorhob, sondern dankbar die blüten- und fruchttreibenden gegenseitigen Anregungen verfolgen und den Austausch der Kulturgüter als erste Zeichen höheren Menschentums begrüßen.

Kap. IV.

Stimmungen und Verstimmungen während des Krieges.

Als Deutschland sich im Jahre 1870 seine Einheit erkämpfte, stand es ganz allein, nicht getragen wie Italien, Griechenland oder die Polen von einer begeisterten Welle der öffentlichen Meinung Europas. Nur in England wurden außer dem warmherzigen Eintreten Carlyles einige nüchterne Pressestimmen laut, welche die Reannektion Elsaß-Lothringens als gerechtfertigt anerkannten — wenn auch vielleicht aus denselben tieferen, nicht geäußerten Gründen, die die englische Presse 1919 zu der umgekehrten Haltung führten. Außer Bruun in Norwegen wurden in Schweden H. Forssell und Viktor Rydberg nicht müde zu betonen, daß Skandinaviens einzige natürliche und richtige Stellung an Deutschlands Seite sei und daß das politische Axiom falsch sei, welches Deutschlands Zersplitterung als Voraussetzung des europäischen Gleichgewichtes forderte. Jetzt zum ersten Mal im Weltkriege haben wir die Freude gehabt, nicht nur einzelne Vorkämpfer unseres guten Rechtes im Kampf gegen die öffentliche Meinung auftreten zu sehen, wir fanden auch Bundesgenossen und ganze Völker begrüßten den Fortschritt unserer Waffen: Schweden, Finnen, Ukrainer, Iren, von denen einzelne allerdings immer noch nicht als Völker von dem zivilisierten Westeuropa anerkannt werden und in der öffentlichen Meinung darum noch nicht groß mitsprechen dürfen. Aber das deutsche Volk glaubte, noch mehr Freunde in der Welt zu haben. Fünfzig Jahre hatte es sich allein friedlicher Arbeit hingegeben, es hatte keine Eroberungskriege geführt wie die anderen Großmächte. Willig hatte es fremde Größe anerkannt und sich bemüht, fremde Geistesart zu verstehen — und darum auch für sich Verständnis erwartet. Es wurde enttäuscht.

Kein größeres Rätsel aber als die Haltung Norwegens. Seine größten Dichter genossen Heimatsrecht bei uns, die Verbindung der Wissenschaft war vielgestaltig, mit jedem Jahre wuchs die Zahl der norwegischen Studenten und Kaufleute, welche deutsche Schulen besuchten und wieviele Deutsche fanden nicht auf ihren Reisen gastliche Aufnahme in

Norwegen, dessen Natur sie liebten und dessen Bewohner mit ihrer Ehrlichkeit und Gradheit sie schätzten. Trotzdem herrschte von Anfang an eine gereizte Stimmung gegen Deutschland, die sich zeitweilig zu offener Feindseligkeit steigerte. Den drei Wochen der Nachrichtensperre aus Deutschland zu Beginn des Krieges, welche die Ententepropaganda zu einem Lügenfeldzug sondergleichen ausnutzte, kann man unmöglich diese Wirkung zuschreiben. Worauf beruhte also diese Stimmung? Was sind ihre tieferen Gründe? Zunächst war die Hingebung und bereitwillige Aufschließung doch nur auf deutscher Seite gewesen. Zu tiefe Gegensätze glaubte der Norweger uns gegenüber zu fühlen. Nichts ist in Norwegen ausgeprägter als der Drang nach „Freiheit", das Volk rühmt sich seiner freien Verfassung, die es sich selber gegeben, in zähem Kampf erweitert und zu voller politischer Freiheit ausgebaut hat. Die Staatsautorität ist nur beschränkt in Norwegen. Es fehlen die konservativen Kräfte eines starken Beamtentums und ein Adel der mit dem Staate verwachsen war, wie der preußische. Man glaubte die Phrasen von Deutschlands Unfreiheit, weil es nicht die parlamentarische Form der westeuropäischen Demokratie angenommen hatte. Man sah nicht hinter der Scene der allmächtigen französischen Deputiertenkammer die noch mächtigeren Präfekten aus dem Zeitalter Ludwigs XIV. stammend, die ihre Machtvollkommenheiten durch alle Stürme der Revolutionen gerettet haben. Der antimilitaristische Geist Norwegens, das seit 100 Jahren keinen Krieg gesehen und 1905 seine Freiheit ohne Schwertstreich erreicht hatte, konnte sich nicht in die Lage eines auf allen Seiten von eifersüchtigen Nachbarn umgebenen Volkes hineinversetzen. Und wurde nicht dieses Zerrbild von Deutschland durch die am meisten im Ausland gelesenen Zeitungen bestätigt, lebte nicht eine große deutsche Partei ausschließlich vom Kampf gegen den deutschen Staat und in der Kritik? Vom Siege Deutschlands fürchtete man Verschärfung der Rüstungen, die Militarisierung der ganzen Welt, mit dem Siege der Alliierten aber verband man die Erwartung vom Anbruch der goldenen Zeit der Verträge, des Völkerrechts und des ewigen Friedens. Diese Gedankengänge äußerte Dagbladet schon am 27. August 1914. Sie sind also schon die Voraussetzung, auf der die Kriegspropaganda der Alliierten zielbewußt und rücksichtslos weiter arbeiten konnte. Wir Deutsche dürfen auch eins nicht vergessen. Unser Einfall in Belgien, mochte auch das Dasein unseres Volkes davon abhängen, mußte die Gefühle vor allem der anderen kleinen Nationen aufs Tiefste verletzen. Und die englischen Telegrammnachrichten der ersten Tage über deutschen Durchmarsch durch holländisches und

schweizerisches Gebiet, ein Ultimatum an Schweden usw. fanden bei unserer Schweigsamkeit nur allzuleichten Glauben. Unsere Gegner konnten sich mit Leichtigkeit den Norwegern gegenüber als die Angegriffenen hinstellen und auf diese Behauptung hin noch bei Friedensschluß ihre Forderungen begründen. Wir mußten auch erwarten, daß unser U-Bootkrieg in Norwegen die höchste Empörung hervorrufen mußte, hat er doch dem Lande 829 Fahrzeuge mit 1 239 283 Tonnen gekostet, dazu das nicht wägbare Leid, welches der Tod von mehr als 1000 Seeleuten auf dem Grunde des Meeres für unzählige Familien mit sich brachte. Auch können wir die norwegischen Darstellungen nicht abweisen, nach denen sich bei der Versenkung einzelne unnötige Grausamkeiten, vielleicht auch Diebstähle ereignet haben und wir verstehen das Entsetzen über die Leiden der im kleinen Boot den Schrecken der Nordsee preisgegebenen Besatzungen. Vollends unentschuldbar ist die von deutschen militärischen Behörden vorgenommene Benutzung norwegischen Territoriums zur Durchfuhr von Bomben, die s. g. Bombenaffäre. Unter den Voraussetzungen für die Unbeliebtheit des Deutschen müssen wir aber noch sein Auftreten als Konkurrent erwähnen. Der Deutsche störte das Tempo der Arbeit und des Lebens und er war ein Eindringling in der Welt der großen Geschäfte, während es seit Jahrhunderten als selbstverständlich galt, daß der Engländer die Leitung aller großen Unternehmungen innehatte. Wir verstehen es, daß die Anfangs nicht freundlichen Gefühle durch diese Vorgänge eine weitere Verschärfung erfahren mußten und zeitweilig zum Kriege zu führen drohten. Wir wollen uns jetzt aber weder auf eine Erörterung der prinzipiellen Fragen des U-Bootkrieges einlassen, die ja durch die Beibehaltung der U-Bootwaffe seitens der siegreichen Mächte eine gewisse Klärung zu unseren Gunsten erfahren hat, noch auch die Stimmung in ihrem Auf und Nieder chronologisch verfolgen.

Dieser z. T. instinktiven Abneigung gegen Deutschland standen von vornherein starke Sympathien für einzelne Ententemächte gegenüber. Frankreichs Ruhm beruhte zwar mehr auf dem consensu omnium als wirklicher Kenntnis des Landes, aber es genoß die Ehren des „Vaterlandes der Freiheit, der Ritterlichkeit und des Geschmackes". Seit Jahrzehnten aber war dem norwegischen Volke und vor allem der Geschäftswelt England genau bekannt, England mit seinen gewaltigen Hilfsmitteln, England, dessen Flagge die meerbefahrende norwegische Nation an den beherrschenden Punkten aller wichtigsten Meeresstraßen wiederfand, dessen Sprache man sich gerne im Verkehr mit fremden Völkern bediente, dessen Moden, dessen Sportsbegeisterung in Norwegen

willige Anhänger fanden. Eine Million unter englischredenden Menschen in den Staaten der nordamerikanischen Union angesiedelter Norweger mußte die Aufnahmefähigkeit für englische Gedankengänge natürlich steigern und eine lebhafte Verbindung mit ihnen sorgte für Verbreitung der allgemeinen Kriegsansichten der angelsächsischen Reiche. So boten sich der feindlichen Propaganda, die uns so unendlich überlegen war, für die Herabsetzung der Deutschen und das Lob unserer Gegner eine unendliche Zahl von Anknüpfungspunkten. Sie konnte an allgemeine Urteile, wie sie jedem geläufig waren, anknüpfen und brauchte alte Vorurteile nur zu wiederholen oder mit neuen angeblich schlagenden Beispielen zu beleben. Und die norwegische Presse war nur allzu willig, sich in den Dienst dieser Propaganda zu stellen. Wie spärlich waren auch namentlich im Anfang die kurzen deutschen Meldungen im Vergleich zu den viele Seiten füllenden Pressetelegrammen von Reuter und Havas. Zu gut hatte England in der Presse vorgearbeitet. Eng geknüpft waren die Beziehungen zu verschiedenen großen Organen, hatten doch große norwegische, dänische und schwedische Zeitungen mit englischen und französischen Organen einen gemeinsamen Auslandsnachrichtendienst organisiert, während bei uns von einer journalistischen Vorbereitung oder auch nur Bearbeitung der Presse nichts zu spüren war. Die drei skandinavischen Reiche gehörten immer zu den Ländern, welche unsere Propaganda direkt erreichen konnte. Als man aber in Deutschland die Unterlassung erkannte, setzte ein systematischer Propagandafeldzug ein, welcher das vornehmste Gebot dieser Kunst, die Unmerklichkeit und Zufälligkeit verletzte: „Man merkt die Absicht und ist verstimmt". In Norwegen waren die großen Boulevard-Blätter mit ihrem starken Sensationsbedürfnis unsere Hauptgegner. Sie alle erlagen am ersten den gut zugestutzten und prächtige Überschriften nahelegenden Reuterdepeschen. Selbständiger urteilten in Norwegen vielfach die kleinen Provinzzeitungen. Offen stellte sich „Tidens Tegn" (freisinnig), zeitweilig die größte Tageszeitung von Kristiania, in den Dienst Englands und leistete nicht nur in der Deutschenhetze, in der Verbreitung angeblich sadistischer deutscher Grausamkeiten in Belgien, in der Verschweigung von Deutschland günstigen Tatsachen, in der Verstümmelung deutscher Berichte Unglaubliches, zahlreich sind auch die Fälle, in denen diese Zeitung der Regierung des eigenen Landes bei ihren Verhandlungen mit England über die Kohlenzufuhr oder mit Amerika über die Verproviantierung des Landes, das ohne diese nicht leben konnte, in den Rücken fiel, lebhaft darin unterstützt von dem Reederblatt „Norges Handels og Sjöfartstidende" und dem links-

radikalen „Dagbladet". Zahlreich sind die Fälle, in denen England und Amerika sich bei ihren Verhandlungen mit der norwegischen Regierung auf die Behauptungen dieser Zeitungen berufen konnten und die daraus erwachsenden Verluste für die norwegische Volkswirtschaft gehen sicher in die Millionen. Erwähnt sei hier auch Frau Ellen Ancker, Korrespondentin von „Dagbladet" in London, deren famoser Bericht über „The battle of Jutland" von Bord eines englischen Kreuzers datiert war, der, wie sich später herausstellte, in der Schlacht untergegangen war, ohne daß man in ihrem Berichte auch nur eine Andeutung von ähnlichen Vorfällen auf englischer Seite gefunden hätte. „Englischer als die Engländer" wurde ihr Kennzeichen und schließlich nahm man ihre Berichte über „Irlands Wohlergehen unter Englands Herrschaft" usw. nicht mehr recht ernst. Lange Zeit gehörte auch das liberale „Verdens Gang" zu den Trabanten Englands, bis es dann im letzten Jahre des Krieges england- und deutschlandfreundliche Redakteure in seiner Leitung vereinte und strikter Neutralitätspolitik das Wort redete. Die hauptsächlich in den Erwerbskreisen gelesene, sehr verbreitete konservative Zeitung „Aftenposten" trat besonders in den letzten Stadien des Krieges sehr scharf gegen Deutschland auf; ihr außenpolitischer Mitarbeiter Worm zeichnete sich durch Aufnahme und willige Verbreitung der gesamten Verbandspropaganda aus. Sie vertrat durchaus die Ansichten und Vorurteile großer Kaufmannskreise und teilte deren Vorliebe für England, doch wahrte sie stets den rein norwegischen Standpunkt, indem sie sich auch nicht scheute in der schärfsten Form gegen englische Übergriffe zu protestieren, gegen die Beschlagnahme norwegischer Tonnage, gegen die englische Kohlensperre, gegen die Veröffentlichung der englischen schwarzen Listen in der norwegischen Presse usw. Die bisher charakterisierten Organe bestimmten durchaus die Haltung der Großstadtbevölkerung Christianias und mancher schiffahrttreibender Orte an der Küste. Ihr von vornherein gegen Deutschland unfreundlicher Standpunkt entwickelte sich im Laufe des Krieges immer mehr in aktivistischer Richtung und man kann vor allem zahlreiche Aussprüche von Tidens Tegn und Sjöfartstidende anführen, in denen direkt zum Kriege gegen Deutschland aufgerufen wurde. Wenn dieses Ziel auch nicht erreicht wurde, so schrieben diese Organe bei Kriegsende wenigstens ein gut Teil des Sieges auf Norwegens Rechnung und forderten daraufhin eine Beteiligung an der Beute, Kolonien in Afrika und Schadenersatz. Alle diese Zeitungen, mit Ausnahme von Dagbladet, gehörten auch der innerparlamentarischen Opposition der vereinigten Rechten und Liberalen an. Von konservativen Organen der Hauptstadt

nahm allein Morgenbladet Deutschland gegenüber eine neutrale Haltung ein, eine Zeitung, die vielleicht am besten mit unserer Kreuzzeitung zu vergleichen ist, bei der höheren Beamtenschaft, unter den Geistlichen und der Intelligenz ihre Leser fand und stets einen maßvollen Ton wahrte. Es stand auch deutschen Artikeln offen und zeigte überhaupt das Bestreben, Vertreter beider Parteien zu Worte kommen zu lassen. Fast möchte es als eine nachträgliche Denunziation erscheinen, wenn wir uns der energischen Artikel des Redakteurs Hambro gegen die englische Schutzherrschaft und der verständnisvollen Militärkritiken von B. W. Nörregaard erinnern, welche unsere Feldzüge in anerkennender Weise begleiteten und über Norwegen hinaus Beachtung fanden.

Die einzige der Regierung in der Hauptstadt zur Verfügung stehende Zeitung waren die offiziösen Intelligenssedler, die älteste Zeitung des Landes und das führende Parteiblatt der regierenden Linken, gelesen vor allem in den Kreisen der Großbauern, Parlamentarier, Beamten, wie die Regierung stets eine Politik der Mitte vertretend, daher weder rechts noch links für voll angesehen und wegen ihrer journalistisch nicht gerade sehr modernen Aufmachung in Christiania nur geringen Einfluß ausübend. Trotzdem war es die Zeitung, welche nicht nur die Ansicht der Regierung, sondern auch der entscheidenden Wählermassen, der Großbauern, deren Übergewicht im Parlament durch eine Verfassungsbestimmung zugunsten des Landes gesichert war, prägnant zum Ausdruck brachte. Sie hatte etwas Trockenes, Mittelmäßiges an sich, aber sie suchte beiden Parteien gerecht zu werden. Nach links schloß sich an sie Sozialdemokrqten, das offizielle Organ der Arbeiterpartei, dessen Haltung gegen Deutschland wegen der antimilitaristischen Ideale der Partei nicht allzu freundlich war, aber immerhin schon im Gegensatz zur Rechtspresse eine gewisse Gerechtigkeit erstrebte; ein entschiedener Umschwung zu Deutschlands Ungunsten trat erst ein, als nach der Parteiversammlung Pfingsten 1918 die Syndikalisten mit der Parteileitung auch die Redaktionsstube von Sozialdemokraten eroberten und die Mehrheitssozialisten verdrängten. Man ist leicht geneigt, die Bedeutung dieser uns so wenig freundlichen Hauptstadtpresse zu überschätzen, zumal wenn man den dürftigen Inhalt der neutraleren Organe mit der Überfülle des journalistischen Stoffes vergleicht, den die übrigen Zeitungen aus der Welt unserer Gegner boten. Die Provinzpresse zeigte sich durchweg aber bedeutend zurückhaltender ohne Rücksicht auf die Parteistellung, vor allem hielten sie sich von der Greuelpropaganda möglichst fern. Wir nennen: Bergens Aftenblad, Bergens Tidende, Stavanger Aftenblad, Stavangeren, Trondh-

jems Adresse Avis, Nidaros usw. Aber schon die Haltung der konservativen Oppositionspresse der Hauptstadt entsprach außenpolitisch nicht den Zielen der Konservativen Partei: auch diese erkannte die Notwendigkeit der Neutralitätspolitik an, wenn sie auch eine Koalitionsregierung erstrebte, wie auch die sozialistischen Stortingsabgeordneten die Neutralitätspolitik der Regierung in vollster Ausdehnung unterstützten. Und das ist das Hauptverdienst der norwegischen Regierung unter der umsichtigen Leitung des Staatsministers Gunnar Knudsen, daß sie die Neutralität des Landes trotz aller Gefahren unbeirrt aufrecht erhielt. Wie Knudsen selbst in seiner Person die wichtigsten Gewerbe des Landes, als Reeder, Ingenieur und Großbauer in sich vereinigte, so sprach er auch nüchtern und klar, oft vom Gespött der geistvollen Skribenten Christianias verfolgt, die Meinung der großen Masse der Bevölkerung aus. Die Großbauern, der Kern des Landes, sahen die hohen Ziele der Verbandspolitik bedeutend nüchterner an und geizten nicht nach englischem und französischem Lobe. Die stetig wiederholte Behauptung, der Staatsminister genieße nicht das Vertrauen Englands und müsse darum verschwinden, machte auf ihren gesunden Egoismus keinen Eindruck. Er blieb und führte das Staatsschiff durch alle Klippen hindurch. Uns will allerdings mitunter scheinen, daß die Richtschnur des »mavemaalet« (Magenmaß), welche Staatsrat Vik für das Proviantierungswesen aufstellte, zu stark die Richtschnur für die allgemeine Politik des Landes war. Wir hätten allerdings gerade bei der norwegischen Anlage zur Kritik und dem starren Rechtssinn, der in den hundertjährigen Verfassungskämpfen des Landes zum Ausdruck kam, eine stärkere Geneigtheit vorausgesetzt, auch die idealeren Forderungen der Neutralität zu erfüllen. Wo blieb der Widerspruch gegen Englands Eingriffe in den Verkehr der Neutralen untereinander? Seine Beschlagnahme der Post? Die Erklärung der Lebensmittel zu Kriegskontrebande? Was tat Norwegen gegen Englands Nordseesperre, auf die unser verschärfter U-Bootkrieg nur die Antwort darstellte? Das Regierungsorgan suchte Angriffe, wie die von Norsk Naeringsliv vom 26. April 1915 zu beschwichtigen, welches zu schreiben gewagt hatte: „Der Begriff der Neutralität existiert nicht länger. Norwegen lebt von der Gnade anderer und wird danach behandelt. Augenblicklich ist der englische Gesandte im Lande ebenso mächtig wie der Staatsminister“. Stillschweigend duldete die Regierung es, daß die einzelnen Erwerbszweige sich unter englische Aufsicht stellten und sich nicht nur verpflichteten, die eingeführten Waren nicht weiter nach Deutschland auszuführen, sondern

auch die Ausfuhr norwegischer Waren auf ein geringes Quantum beschränkten, und zuließen, daß die Zuwiderhandelnden auf schwarze Listen gesetzt wurden. Erst als man selbst die Hungerblockade zu spüren bekam, erkannte man die Folgen, aber man wagte nur noch die Frage, ob auch Norwegens Blockade zur Niederwerfung Deutschlands notwendig sei. Schließlich tröstete man sich damit, daß es noch schlimmer kommen könnte und daß die ersten Ankündigungen der englischen Presse sich mitunter als übertrieben erwiesen, worauf man sich leichter, auch mit dem Unangenehmsten abfand. Es war ein Fehler, daß man in Norwegen 1905 glaubte, sich darauf beschränken zu können, Wirtschaftspolitik zu treiben und infolgedessen sogar auswärtige Gesandtschaften neben Konsulaten prinzipiell als überflüssig ansah. Nachdem Norwegen die ersten englischen Übergriffe hingenommen hatte und ein gemeinsames Vorgehen der Neutralen sogar nach Möglichkeit erschwert hatte, fand sich das Land plötzlich völlig in der Gewalt der Westmächte. Von dort erhielt es sein Brotkorn und seine Bunkerkohlen; die gesamte Getreideproduktion des Landes einschließlich Hafer und Gerste konnte nur die Hälfte des notwendigen Brotkornes liefern und England gestattete die Getreideeinfuhr, kaum für die nächsten Wochen genügend, nur gegen die Gestellung von Tonnage. Aber es gab auch aufrechte Männer im Lande, die die unwürdige Haltung des Landes bekämpften und für strenge Innehaltung des Rechtsstandpunktes eintraten. Der Professor des Völkerrechts an der Universität Christiania, Gjelsvik, erkannte unser Notwehrrecht auf den U-Bootkrieg an, und Dr. H. H. Aall schilderte in dem Buche: „Das Schicksal des Nordens" trotz seiner ursprünglich englischen Sympathien die Gefahren der Entente für den Norden und wies als Rettung auf einen Bund der vier neutralen germanischen Staaten, Holland einbegriffen, hin, wofür ihm in seiner Heimat mit dem Boykott gelohnt wurde. Sigurd, Ibsen und Björn Björnson sahen das Heil im engeren Anschluß an die verwandten skandinavischen Völker und waren Deutschlands Freunde. Auch Hamsun ließ uns Gerechtigkeit widerfahren und in den Universitäts- und gebildeten Kreisen bewahrten viele dem Lande ihrer Studien die Treue, indem sie für uns eintraten.

Dieselben Grundstimmungen, welche in der Haltung der norwegischen öffentlichen Meinung ausschlaggebend waren, finden wir auch in Dänemark wieder. Auch hier die Abneigung gegen den „Militarismus", das Preußentum, derselbe Widerspruch gegen den Geist der Disziplin und vor allem den dem weicheren dänischen Wesen so fühlbaren werdenden Mangel an Urbanität. Auch hier konnten mit Leichtigkeit von der

feindlichen Propaganda dieselben Töne angeschlagen werden, in der sicheren Voraussicht ein lebhaftes Echo zu finden. Aber den Untergrund aller dänischen Stimmungen und Kundgebungen bildete, meist unausgesprochen, aber stets im tieferen Bewußtsein lebend, der Gedanke an 1864. Lebhafter als in Norwegen mußten hier die Wünsche für eine deutsche Niederlage sein, neugeweckt wurden alle Hoffnungen auf eine Wiedervereinigung mit „Sönderjylland", welche der Sieg der Alliierten in Aussicht zu stellen schien. Aber diese Grundstimmung kam im Anfang des Krieges nicht so stark zum Ausdruck, weniger vielleicht durch die „Maulkorbverordnungen" der Regierung in ihrer Äußerung gehemmt, als durch den Verstand in Zügel gehalten. Man kannte Deutschlands Kraft, man lag in Deutschlands Machtbereich und das Schicksal der in den Krieg hereingezogenen kleinen Nationen forderte zur Vorsicht auf, und vielleicht sah man mitunter ein, daß der Wunsch aller, es möge Deutschland recht schlecht ergehen, den eigenen Interessen widerstreiten könne. Auch die Presse bemühte sich anfangs, objektiv zu erscheinen. Wenn man allerdings nur die erste Seite der großen Kopenhagener Zeitungen ansah, so mußte man den Eindruck erhalten, daß eine deutsche Niederlage die andere ablöse. „Deutschland müßte eigentlich schon längst tot gewesen sein", erklärt Borgbjerg. Aber in dem redaktionellen Teil suchte man in objektiverer Darstellung auch die deutschen Berichte zu Worte kommen zu lassen, allerdings vielfach in Anführungsstriche gesetzt: „Die Deutschen melden . . . ." Selbst die Telegramme des als deutschfreundlich verschrieenen Politiken waren stark tendenziös gefärbt. Man war auch gern bereit die Artikel des in Paris lebenden Franz v. Jessen abzudrucken, der z. B. den Aushungerungskrieg verteidigte, weil die Deutschen 1870 auch Paris ausgehungert hätten, wobei man verschwieg, daß Paris eine Festung war. Aber schon aus Selbsterhaltungstrieb befleißigte man sich einer möglichst korrekten Haltung. Auch war Frankreichs Vorgehen nicht immer geschickt, wie Clemenceaus plumper Vorwurf in einer Polemik mit Brandes, daß Dänemark nur aus Mangel an Stolz und Lust am Geldverdienen Deutschland nicht angreife, den Dänen zeigte, daß er dänischem Wesen fernstehe. Andererseits wurde F. v. Jessen nicht müde, im „Temps" zu betonen, daß sich die radikale Regierung mit ihren Beschwichtigungsversuchen der öffentlichen Meinung in einem unüberbrückbaren Gegensatz zu der Mehrheit des Volkes in der Außenpolitik befinde. Die Grundstimmung war aber stets die Überzeugung von der unbedingten Notwendigkeit der Neutralität für Dänemark. Die Pariser Pressestimmungen, welche offen zum Eingriff in den Krieg aufforderten, wie im September

1914 der Hilferuf des „Echo de Paris", welches England zum Bruch der dänischen Neutralität und zur Forcierung der Einfahrt in die Ostsee aufforderte, riefen daher stets eine feindliche Stimmung hervor, und nur in den Zeiten, in denen Deutschlands Schicksal schon bestimmt zu sein schien, wie in den kritischen Monaten des Jahres 1916 kam das Grundgefühl des Publikums stärker zum Ausdruck, was sich im Verlauf des Krieges zeitweilig noch steigerte. Im Grunde waren sie sich alle gleich und wir dürfen es nach den Ereignissen von 1864 wohl auch nicht anders erwarten: die Berlingske Tidende, Nationaltidende, Hovedstaden, Faedrelandet, Köbenhavn, Vort Land, alle nur im Tone verschieden, nicht in der Gesinnung und die Provinzzeitungen bilden keine Ausnahme: Jyllandsposten, Kolding Avis, Ribe Stifts Tidende und je chauvinistischer eine Zeitung war, desto höher und gefährlicher war auch die moralische Kanzel, von der man Deutschlands Annektionslüsternheit und Kriegsgeilheit zurückwies. Gerechte Beurteilung ließ Deutschland nur der Ableger von Politiken „Extrabladet" zuteil werden und Politiken selber war das beste Beispiel für die von uns geschilderte Vorherrschaft des Verstandes über das Gefühl. Aufrichtig neutral, auch in den Meldungen zu sein, bemühte sich vor allen Socialdemokraten unter der Leitung von F. J. Borgbjerg, zu dessen Mitarbeitern der sozialistische Minister Stauning und der Dichter Martin Andersen-Nexö gehörten, und in der Provinz wagte gerade an der von England gefährdeten Stelle, in Esbjerg der Vestjyllands Socialdemokraten unter Leitung Sundbos für uns einzutreten. So zahlte die Presse dieser Partei den Dank, den sie dem Heimatlande dieser großen Volksbewegung, Deutschland, schuldig zu sein glaubte: Gerechtigkeit und Unparteilichkeit. Dank ihrer klaren Stellung und ihrer wirklichen Leistungen in der wirtschaftlichen Fürsorge für das Volk vermochten auch die während des Krieges in das Leben gerufenen drei linksstehenden Konkurrenzparteien der Unabhängigen (Organ: Dagens Ekko) der Fachopposition (Solidaritet) und der sozialistischen Arbeiterpartei (Klassekampen) den Mehrheitssozialisten die Wähler nicht abzulocken. Gefährlicher und gehässiger noch als die Preßpropaganda waren uns einige Buchpublikationen „Den tavse Dansker", der stumme Däne, der Nordschleswiger, der im preußischen Kriegsdienst den Zug durch Belgien mitmachte und in diesem in 70 000 Exemplaren verbreiteten Buche die angeblichen Greueltaten seiner Kammeraden beschreibt, Johannes Jörgensens, des früheren Löweners Professors „Klokke-Roland" die in 17 starken Auflagen erschien, dieses mit großer Kraft der Sprache geschriebene Buch eines pathologischen Geistes, dessen Sensationsbedürfnis

ihn schon in den Schoß der katholischen Kirche geführt hatte, dessen Fantasie schon früher im Blute wühlte und der nun Schauermärchen von Nonnenklöstern und Kinderleichen erzählen konnte, von denen auch die offiziellen Untersuchungskommissionen nicht eine Spur entdecken konnten. Unzählig sind die unbedeutenderen uns feindlichen Propagandaschriften, aber auch die Zahl derjenigen ist nicht gering, die für uns eine Lanze brachen. Wie Chr. Reventlow in dem Buche „Krigen og vi“ oder Professor Karl Larsen, der, selber der Sohn eines bei Düppel gefallenen dänischen Offiziers, in seinen zahlreichen Aufsätzen und Büchern als den Kern des deutschen Militarismus die Religion der Pflicht erkannte, welche auch das höchste vom Manne fordert, nämlich sein Leben oder Aage Madelung, Thalbitzer in seiner Finanstidende, Louis v. Kohl, Dr. Asche und Georg Brandes. Aber es war trotzdem eine schwere Aufgabe für die liberal-sozialistische Regierung, die seit 1914 nur noch gestützt auf eine schwache Majorität das Land bis zum Frieden regierte, nach außen unbedingte Neutralität wahrend, nach Innen den Ausgleich der Klassensätze erstrebend. Aber das Ministerium Zahle mit dem Außenminister Erik Skavenius und als übrigen hervorragenderen Mitgliedern Munch und Stauning vermied die Klippen, die es in der inneren und äußeren Politik gefährdeten. Nach der Erklärung der Neutralität begann man am 5. August mit der Sperrung des Großen Beltes mit Minen und hielt diese Sperre der dänischen Gewässer während des Krieges aufrecht. Konflikte konnten aber natürlich gegenüber beiden Seiten nicht ausbleiben. Aber stets gelang es der Regierung den Frieden zu bewahren und auch die verantwortlichen Führer der Parteien von der Notwendigkeit ihrer Neutralitätspolitik zu überzeugen wie es z. B. das am 20. Juni 1915 mit den Stimmen aller 94 anwesenden Abgeordneten angenommene Vertrauensvotum aussprach.

Von allen Völkern Europas trat nur eines mit dem Herzen während des Weltkrieges für die deutsche Sache ein: die Schweden Vom ersten Tage an durchflutete das Volk die Überzeugung: tua res agitur. Begeistert erkannte man das Heldentum in diesem Kampfe gegen die vielfache Übermacht an. Zwar hegte man auch in Schweden Abneigung gegen das Preußentum, den Geist von Potsdam, aber in diesem Volke, in dem sich die uralte Freiheit der Bauern, ihre kommunale Selbstverwaltung stets erhalten hatte, war auch der alte wehrhafte Geist der Germanen lebendig geblieben. Zwar hatte das Land ein Jahrhundert des Friedens hinter sich, auch hier klangen die Reden vom ewigen Frieden verführerisch, aber das nahe Beispiel des verwandten Finnland hatte dem Volke die Augen geöffnet. Die seit der Jahr-

hundertwende einsetzende brutale Russifizierung des Landes verdichtete sich in Schweden in dem Gefühl, selbst an die Reihe zu kommen, wenn Finnland ganz niedergeworfen sei. Man erinnerte sich wieder der weltgeschichtlichen Rolle Schwedens als Vorkämpfer Europas gegen Osten und im Herzen des Volkes lebten als Ideal Gustav Adolf und Karl XII. mit seinen Heldenkriegern den Karolinern. So hatte man Verständnis für den Geist, der 1914 Deutschland durchbrauste. Hellhöriger auch als andere Völker hatte Schweden das kommende Unheil geahnt. Nach langer Erschlaffung war das Jahr 1912 ein Markstein für das nationale Erwachen, die Volksspende für ein Panzerschiff und im Februar 1914 der Zug der 40000 Bauern zum Könige nach Stockholm mit der Forderung nach Wehrhaftmachung des Volkes, die im Wehrgesetz von 1914 trotz des prinzipiellen Widerstandes des Ministerpräsidenten Staaff ihre Erfüllung fand. Sven Hedin und Pontus Fahlbeck beobachteten das Heranführen der russischen Schienenwege an die schwedischen Grenzen und ließen ihre „Warnungsworte" hören. Sturmzeichen gab es genug. Der russische Militärattaché Assonowitsch vereinigte in seinem Fuchsbau Fäden, die sich über ganz Schweden erstreckten und sandte seine Spione durch das Land. Eine russische Militärzeitschrift konnte den Geheimplan der schwedischen Festung Boden veröffentlichen, welche Nordschweden schützen sollte. Bei Kriegsausbruch erklärte die schwedische Regierung allerdings ihre Neutralität, mobilisierte aber im Gefühle der Bedrohung einen großen Teil des Heeres und ließ ihn nach Norden abrücken. Die ganze Jugend des Landes, die Offiziere und Soldaten und der größte Teil der Gebildeten waren überzeugt, daß auch Schweden marschieren müsse. Man sah den Weltkrieg vor allem als den Krieg gegen den russischen Erbfeind an. Man glaubte den russischen Friedensworten nicht. Man kannte zu genau den Bruch der feierlichsten Versprechungen gegenüber Finnland. Miljukoffs Erklärungen, er habe nie von russischen Plänen gegen Nordschweden gehört, begegnete nur einem Lächeln, und Sassonows Bemühungen, Schwedens Mißtrauen in einem Interview mit dem diensteifrigen Redakteur Karlgren von Dagens Nyheter nur als perfide Hetze der deutschen Politik hinzustellen, die Erklärungen des russischen Nationalisten Krupinski, Rußland sei „landsatt" und die Dardanellen sein einziges Ziel, konnten das Mißtrauen nicht beschwichtigen. Während man sich früher durch den Antagonismus England-Rußland hinreichend gesichert glaubte, versagte diese Hoffnung, denn England erhob gegen die Befestigung der Aaland-Inseln unter den veränderten Verhältnissen keinen Widerspruch mehr und man sah in Schweden Deutschland als

den einzigen Verteidiger des schwedischen Bodens an. Die Begeisterung in der ersten Zeit für die deutsche Sache war aber im allgemeinen nur ein Gefühlsausbruch und fiel bald in sich zusammen.

Weniger zu Worte kamen die Teile des Volkes, welche stärker nach Westen tendierten. Zu ihnen gehörte vor allem die Hochfinanz, die in enger Verbindung mit der französischen Kapitalwelt steht. Ihr Sprachrohr war die liberale Partei unter Staaff, welche ganz von den Ideen des westlichen Parlamentarismus beherrscht war und in ihm das unverbrüchliche Vorbild sah. Diese Kreise mahnten zur Vernunft und wurden bald die eifrigen Verbreiter der gegnerischen Propaganda. Und der mächtigste Mann in Schweden, Branting, diese Häuptlingsgestalt mit dem flatternden Schnurrbart und der wehenden Mähne, mehr an einen Obersten des 30jährigen Krieges als einen modernen Parlamentarier erinnernd, Branting, der unbestrittene Führer der schwedischen Sozialdemokratie, stand mit seiner ganzen Persönlichkeit auf Seiten der Entente. Obwohl Sozialdemokrat wurzelte er stärker in den Doktrinen der westlichen Demokratie, die ihm durch seine bürgerliche Herkunft vertraut war. Außenpolitisch lebte er durch seine Frau, eine Französin, und seinen ganzen Bildungsgang ganz in französisch-englischen Gedankengängen. Er ließ sich sogar von den dortigen Machthabern zu politischen Missionen verwenden, wie der Sendung nach Deutschland, um die deutschen Sozialdemokraten zur Verweigerung der Kriegskredite zu bestimmen und nach dem Rußland Kerenskis, das er mit Erfolg zur Fortsetzung des Krieges gegen Deutschland ermunterte. In der Außenpolitik unterschied sich seine Haltung durchaus nicht von der eines Lloyd George, Briand, und er vermochte, getragen von dem Vertrauen der schwedischen Arbeiterschaft, alle Bemühungen der Rechten für eine Teilnahme Schwedens am Kriege zu vereiteln, obwohl auch in den Reihen der Arbeiterschaft starke Sympathien für Deutschand herrschten und die süd- und mittelschwedischen Sozialdemokraten und ihre Presse Deutschland durchaus nicht abgeneigt waren und selbst bei Brantings Auslandsreisen in seinem Leiborgan „Social-Demokraten" Deutschland günstigere Aufsätze erscheinen konnten.

So wünschte wohl sicher die überwiegende Mehrheit des schwedischen Volkes Deutschlands Sieg. In dieser Lage wurde das Land von einer Koalitionsregierung geleitet, gebildet aus Männern aller bürgerlichen Parteien unter Leitung des Professors Hjalmar von Hammarskjöld, welches anfangs das alleinige Ziel hatte die von allen bürgerlichen Parteien als notwendig angesehene Verstärkung der Landesverteidigung durchzuführen. Nach Errichtung eines Burgfriedes wurde eine Wehr-

pflichtsvorlage angenommen, die die Ausbildungszeit erheblich erhöhte und die Flotte verstärkte. Das Kabinett Hammarskjöld blieb auch nach Durchführung dieser Aufgabe im Amte, es krankte aber von vornherein an dem allen Koalitionen anhaftenden Mangel, daß die in einer bestimmten Frage überbrückten Gegensätze, stets wieder hervorbrechen mußten. Hammarskjöld war Professor, Völkerrechtslehrer von Weltruf, der 1912 selbst vom „Temps" einer der größten Völkerrechtslehrer Europas genannt wurde, einst in kritischen Jahren Gesandter in Dänemark nnd bereits früher Minister, auch Delegierter zur Haager Friedenskonferenz und 5. Neutraler, d. h. entscheidender Schiedsrichter in der Casablancafrage gewesen, vor allem aber ein Mann, der die von ihm theoretisch als gerecht anerkannten Prinzipien auch in der praktischen Politik durchzuführen bestrebt war. Hammarskjöld hat sich stets als Schwede und nur als Schwede gefühlt, und die Aufrechterhaltung der Neutralität war seine erste Richtschnur, aber in einer aufsehenerweckenden Rede sprach er von der Neutralität, solange sie sich mit der Würde des Volkes vereinigen lasse. Die Aufrechterhaltung der Neutralität war zwar auch das Hauptprinzip seines Ministers des Äußern Knut Wallenberg, aber dieser dachte nicht daran, auch mit dem Schwerte für sie einzutreten. Für ihn galt es, um jeden Preis neutral zu sein. Wallenberg stand persönlich großen nach den Ententeländern neigenden Firmen und den Banken nahe und räumte schon als früherer Bankdirektor dem materiellen Nutzen — vielleicht auch seiner Person und Familie — einen überragenden Einfluß auf seine politischen Entschließungen ein. Die neutral gebliebenen Länder erhielten zunächst die wirtschaftliche Seite des Krieges zu spüren und England stellte bald ihre wirtschaftliche Neutralität auf eine harte Probe, indem es gegen die bisherigen Kriegsrechtsregeln den Begriff der Kontrebande ausdehnte, um Deutschlands Lebensmittelversorgung zu unterbinden, andererseits über Schweden einen ungemein bedeutenden Transitverkehr nach dem abgeschnittenen Rußland leitete. Wallenberg sah hierin vor allem die materielle gewinnbringende Seite. An diesem Zwiespalt der in ihm vertretenen Gesinnungen und der zwei Personen, welche sie verkörperten, sollte das Ministerium Hammarskjöld scheitern. Man gewöhnte sich an den Krieg und an das Verdienen, Wallenbergs materialistische Ansicht fand zahlreiche Anhänger, zumal Hindenburgs Siege jede Gefahr von Osten zu bannen schienen. So schlief die ursprüngliche Begeisterung für Deutschland ein.

Nach dieser Periode des Erschlaffens der Teilnahme für Deutschland begann im 7. oder 8. Kriegsmonat eine neue Phase. Große Parteien

glaubten nicht mehr, das Heil des Landes in der Isolierung finden zu können. Man erkannte Gefahren der Neutralität. Der Verlauf des Krieges zeigte immer mehr, wie notwendig Rußland einen eisfreien Hafen am Ozean gebrauchte. Man sah ein, daß Rußland das Streben danach nie aufgeben werde, und daß auch noch ein geschlagenes Rußland für Schweden gefährlich genug sein könnte. Wenn man sich jetzt aber nicht in Deutschlands Daseinskampf auf seine Seite stelle, so könne der Lauf der Politik es auch einmal dahinbringen, daß Deutschland kein Interesse mehr daran habe, für eine schwedische Lebensfrage das Schwert zu ziehen und vielleicht ruhig zusehen werde, wenn Rußland am Weißen Meer einen Ausweg zum offenen Weltmeere suche. Aus diesem Gedankengang heraus entstand der Aktivismus, diese Partei der Nationalisten und Intellektuellen. Man dachte nie Deutsch, man dachte stets gut schwedisch, aber beider Schicksal glaubte man eng verknüpft. Die anonym erschienene Schrift „Schwedens Außenpolitik in Beleuchtung des Weltkrieges" von mehreren Verfassern verschiedener innerpolitischer Färbung zusammengestellt, war die Programmschrift der neuen Partei, die bald in ungezählten Auflagen im Lande verbreitet wurde. Professor Rudolf Kjellén gleich begabt als Gelehrter wie als Journalist hatte schon vor dem Kriege in seinen „Großen Mächten" Deutschlands schwierige und unbefriedigende geopolitische Lage klar erkannt; er gehörte jetzt neben dem sozialistischen Professor G. Steffen, der dieser Überzeugung wegen aus der sozialistischen Partei ausgeschlossen wurde, zu den Führern der Aktivisten. Molin gab seine Zeitschrift „Det nya Sverige" im Geiste dieser Partei heraus, „Svensk Lösen" verfolgte dieselbe Richtung, Professor Hjärnes Vorträge und Aufsätze stellten Rußland als den natürlichen Gegner Schwedens hin, Verner v. Heidenstam erkannte in dem Kampf des deutschen Volkes den gleichen Geist und dieselben Charakterzüge der germanischen Ausdauer und Kraft, wie in dem Existenzkampfe Karl XII und besang die großen Taten. Pontus Fahlbeck forderte im Hinblick auf den kommenden wirtschaftlichen Krieg nach dem Kriege den Anschluß an einen mitteleuropäischen Zollverein. Zahlreich sind auch die freundlichen Schilderungen des deutschen Kampfes von Karl Hildebrand, Sven Hedin, Gustav Cassel bis zu den Werken Per Hallströms und Bengt Bergs. Und selbst die zu französischer Propaganda aufgeforderten und wirklich französische Sympathien teilenden Fr. Böök und Nils Christiernson, durch Studien und Freundschaften eng mit Frankreich verbunden, machten nach einer französischen Frontreise aus ihren Sympathien für Deutschland kein Hehl. Die gesamte Rechtspresse, der Bedeutung nach der wichtigste Teil der gedruckten öffent-

lichen Meinung trat geschlossen für Deutschland und großen Teils auch für den Aktivismus ein.

Aber es zeigte sich, daß die neue Partei, die eine starke journalistische Propaganda entfaltete, des Rückhaltes im Volke entbehrte. Wirtschaftlich arbeitete England unentwegt fort und da es mit Hilfe der Regierung nichts erreichen konnte, so gründete es auch hier eine Privatgesellschaft, die „Transitogesellschaft", die unter schwedischer Firma den gesamten schwedischen Handel im Ententesinne beaufsichtigen und den Verkehr mit Deutschland unterbinden sollte. Gleichzeitig malte die Ententepresse in lockenden Farben das Bild aus: Schweden als Mittelglied und tragende Achse eines neuen wichtigen europäischen Verkehrsweges England—Rußland. Diese wirtschaftliche Propaganda der Entente faßte den Einzelnen bei seinen materiellen Interessen. Als Schweden dann im Juli 1916 die für Deutschland günstige Sperrung des Kogrundes vorgenommen hatte, schritt die Entente auch zu einem politischen Vorstoß, erhielt aber durch Hammarskjöld eine scharfe Abfuhr. Als Hammarskjöld sich dann auch in einer scharfen Note weigerte, sich dem einseitigen amerikanischen Vorgehen gegen Deutschland aus Anlaß des U-Bootkrieges anzuschließen, und auch hier den von ihm verfochtenen Grundsatz unparteiischer Neutralität aufrecht erhielt, war sein Schicksal entschieden. Das Ministerium hatte keine feste Mehrheit hinter sich, die Majorität der Kammer, Sozialisten und Liberale, sprachen dem Ministerium ihr Mißtrauen aus, indem sie die von diesem für die Neutralitätswacht angeforderten 30 Millionen Kronen auf 10 Millionen herabsetzte. Diese Kritik an dem während des Krieges wichtigsten Budgetposten hatte Hammarskjölds Rücktritt zur Folge. Aber die Erwartungen der Ententefreunde wurden insofern enttäuscht, als noch kein liberal-sozialistisches Kabinett an seine Stelle trat, sondern ein konservatives, das unbedingte Neutralität als seine Richtschnur proklamierte. Mißgriffe auch von deutscher Seite bei der Durchführung des U-Bootkrieges, vor allem die verderblichen Luxburgdepeschen, führten dann eine Abkühlung des herzlichen Verhältnisses zu Deutschland herbei. Stärker noch wirkte der handelspolitische Druck Englands durch Beschlagnahme der schwedischen Tonnage, schwedischer Getreideladungen und die tausend Schikanen, welche die das Meer beherrschende Macht dem Handel anderer Nationen zufügen kann. Und der Erfolg bestand darin, daß das Ministerium Swartz handelspolitisch in dem Handelsabkommen mit England vom Mai 1917 vor diesem kapitulierte. Die Wahlen zur zweiten Kammer im Herbst 1917 endeten mit einem entschiedenen Siege der Liberalen und Sozialisten, sodaß

das Ministerium zurücktreten mußte und durch ein liberal-sozialistisches Ministerium ersetzt wurde, deren unsichtbares Haupt Branting war, der in kluger Politik die Last der Verantwortung mied und doch die Regierung leitete. Die Mitglieder des Ministeriums gehörten größtenteils dem Kreise der Wallenbergschen Hochfinanz an und ihre Handlungen zeigten, daß sie wirtschaftlich völlig auf Seite der Entente getreten waren: im Tonnageabkommen vom 28. Mai 1918 stellte man England den größten Teil der schwedischen Handelstonnage zur Verfügung. Damals, als das Schlagwort lautete: „Schiffe, Schiffe und abermals Schiffe werden den Krieg gewinnen".

Es war uns nicht möglich, in diesen Stimmungsschilderungen die Politik der drei Länder im einzelnen zu verfolgen. Doch wollen wir den Grundzug der deutschen Politik andeuten. Wie in Norwegen und Dänemark sah die deutsche Politik auch dem schwedischen Aktivismus gegenüber für sich den größten Vorteil in der Aufrechterhaltung der vollen Neutralität des Landes: eine Ausweitung des europäischen Kriegsschauplatzes schien ihr „untunlich". Die deutsche Heeresleitung allerdings hatte vielleicht andere Ansichten in dieser Frage.

Kap. V.

Skandinavien und der Zusammenbruch Deutschlands.

Deutlicher als während des Krieges trat beim Zusammenbruch die wahre Einschätzung der Kraft Deutschlands in der öffentlichen Meinung der nordischen Staaten zu Tage. Deutschlands Untergang, seine völlige Niederlage waren von der Presse so oft prophezeit, daß man sie jetzt, wo sie Tatsache war, nicht glauben wollte. In Schweden, wo das Vertrauen auf Deutschland am stärksten war und wo man auf Deutschlands Sieg hin auch starke Wechsel gezogen hatte, setzte sich das deutschfeindliche „Dagens Nyheter" noch am 14. Oktober 1918 mit dem Problem der schnellen Veränderung des Kriegsglückes auseinander. Es stellte als Erklärung zunächst die Möglichkeit auf, daß der Zusammenbruch der inneren Front derartig sei, daß nichts anderes getan werden könne, aber auch die andere Erklärung wollte es nicht von der Hand weisen, daß der deutsche Geist jetzt eben entschlossen den der Machtpolitik entgegengesetzten Weg gehe. Im allgemeinen sah man den Krieg aber als durch Bulgariens Abfall entschieden an. Aber an völlige Machtlosigkeit Deutschlands konnte man nicht glauben. Nörregaard, der Militärkritiker des „Morgenbladet", erörterte am 13. Oktober die Möglichkeit eines strategischen Rückzuges zur Maas, und das Wort vom verwundeten Löwen, welcher schrecklich um sich beißt, bevor er stirbt, kehrte häufiger in der Presse wieder. — Das norwegische „Örebladet" hielt noch am 7. Oktober 1918 den Frieden nur durch einen entscheidenden Sieg oder durch Revolution in Deutschland für möglich, was beides nicht wahrscheinlich sei. Man konnte sich vielfach noch nicht denken, daß die Entscheidung unwiderruflich gefallen sei und fürchtete, daß der Preis zu teuer werden könnte. Dazu trug auch das Bekanntwerden der bulgarischen Friedensbedingungen bei, von denen „Politiken" am 2. Oktober 1918 äußerte: „Der Verbandsimperialismus enthüllt sich in seiner brutalen Gewalt gegen ein besiegtes Volk als ein Raubritter und Tyrann. Alle Phrasen von Freiheit und Recht der kleinen Völker verwandeln sich in Lügen und Betrug." Auch die Worte des Archibald Hurd, daß nur 4 kleine neutrale Staaten zwischen den Ver-

bandsmächten und der völligen Abschnürung der Nordsee ständen, öffneten unseren neutralen Freunden eher als vielen Deutschen die Augen. Klar erkannte man, daß allein Deutschland die Punkte Wilsons wirklich anerkenne und gutheiße. Kjellén sprach deutlich am 22. Oktober 1918 aus, daß Deutschlands Gegenwart und Zukunft zerstört werden solle, womit auch Europas Rückgrad gebrochen sei. Aber das Vertrauen in Wilson ging andererseits vielfach doch noch so weit, daß z. B. „Stockholms Dagbladet" noch am 21. Oktober 1918 meinte, England habe sein Kriegsziel nicht erreicht, da nach dem Verständigungsfrieden Deutschland wirtschaftlich ebenso stark dastehen werde wie England. Einmütig erkannte die Presse aller drei Länder schon damals die Weltgefahr des Bolschewismus, die mit unerträglichen Bedingungen für Deutschland verbunden sein könne. Selbst „Dagens Nyheter" warnte schon am 7. Oktober 1918 vor dieser Gefahr, aber es machte sich doch zugleich auch wieder der Verbandspropaganda dienstbar, indem es am 29. Oktober 1918 noch einmal einen in Paris diktierten deutschen Siegfrieden für gefährlicher erklärte als den jetzigen Kapitulationsfrieden, eine Ansicht, die natürlich bei deutschen Literaten lebhaftes Echo fand. Vor allem die schwedische Presse betonte damals gleichzeitig auch die Wirkungen, die die 14 Punkte für England haben würden.

Man konnte und wollte noch immer nicht glauben, daß Deutschland zu allem bereit sei. Am 23. Oktober 1918 meinte „Politiken" noch einmal, die Hoffnung auf Frieden entschwinde, da Deutschland eine Kapitulation noch nicht blind unterschreiben könne und die gesamte dänische Presse mit Ausnahme von „Socialdemokraten" hielt nach der zweiten Verschärfung von Wilsons Bedingungen den Frieden für ausgeschlossen. Die schwedische Presse war natürlich überwiegend derselben Ansicht. In Norwegen war aber noch einmal die Erbitterung durch U-Boot-Versenkungen aufgeflammt und man fand Wilsons Verschärfung der Bedingungen nur gerecht und selbstverständlich; „die Antwort versperrt bei einigem guten Willen Deutschlands den Weg zum Frieden nicht". Stark kam natürlich in allen drei Ländern die Sehnsucht nach Frieden zum Ausdruck, wobei die ersten impulsiven Äußerungen der norwegischen Presse äußerst interessant sind, denen allerdings am nächsten Tage ein Umschwung folgte, indem man wieder die Verbandsmelodie spielte, daß ein Waffenstillstand nur Deutschland nützen könnte. Auch in Dänemark betonte man nach der ersten Antwortnote an Wilson, daß sich die Kriegsziele der europäischen Verbandsmächte immer stärker von Wilsons Idealen entfernten. Die

Kluft werde immer deutlicher. Man sah den Gewaltfrieden nicht als im Interesse der Sieger an und fürchtete, daß Wilson einen schweren Stand haben werde. Schließlich aber erhielt ja auch Dänemark ein starkes Interesse am Zustandekommen des Friedens durch die Aufnahme der Bestimmungen über Nordschleswig, und als es hier zur Entscheidung kam, straften die tatsächlichen Handlungen auch hier die 4 Jahre lang wiederholten schönen salbungsvollen Reden der ententistischen Rechtspresse voller moralischer Belehrung für Deutschland Lügen: man wollte auch gern ein möglichst großes Stück der Beute haben und vergaß die früheren moralischen Belehrungen an die deutsche Adresse sehr schnell, sobald das eigene Interesse in Frage stand. Aber das Schicksal schritt schneller. Es kam die Revolution. Die Waffenstillstandsbedingungen, die selbst „Dagens Nyheter" am 14. November brutale Machtworte und einen Fleck auf dem Ehrenschilde des Verbandes nannte, wurden angenommen. Selbst ein reines Verbandsorgan wie „Tidens Tegn", welches die Waffenstillstandsbedingungen verteidigte, mahnte gleichzeitig den Verband zum Maßhalten und zur Besonnenheit bei den Friedensbedingungen (12. November 1918) und das norwegische „Aftenposten" konnte die Bedingungen nur als eine vorläufige Ordnung anerkennen. Die Revolution als solche wurde natürlich von der ganzen Presse der Linken in Skandinavien warm begrüßt, als Durchbruch einer neuen Zeit und Bekehrung zu den fortschrittlichen Ideen des demokratischen Westens und man erwartete vielfach eine mildere Behandlung, bis die Weisungen und Winke aus Paris und London den Zweifel an der Bekehrung stärker werden ließen; die bolschewistischen Organe in den drei Ländern erwarteten, daß Deutschland jetzt an der Spitze der Kultur stehe und daß jetzt mit Deutschlands Hilfe eine neue Zeit anbrechen werde. Bald aber erkannten sie den disziplinierten Gang der deutschen Revolution und fast schärfer wurde ihre Opposition gegen Scheidemanns Regierung als gegen das kaiserliche Deutschland. Ein Ruhmesblatt der drei Länder aber bleibt es, daß man es angesichts der Not in Deutschland nicht bei Worten bewenden ließ, sondern in gebefreudiger Hilfe sich der deutschen Kinder annahm. In Schweden, Dänemark, Norwegen nnd Finnland fanden viele herzliche Aufnahme und darüber hinaus Ausstattung und Geschenke. Wir kennen nicht die Zahlen dieser Hilfe, wir wissen nur, daß gebildete wie Arbeiterkreise darin wetteiferten. Der Rechenschaftsbericht des schwedischen Vereins Rädda Barnen mit seinen gewaltigen Zahlen gab nur einen Ausschnitt aus der ganzen Tätigkeit. Den deutschen Kindern wird ihr Aufenthalt in Skandinavien unvergeßlich bleiben und in einem lebhaften

Interesse für die Länder und ihre Kultur wird diese edle Barmherzigkeit weiterleben.

Als nun die Monate dahinflossen und immer neue Forderungen der Entente durchsickerten und ihren Weg in die Presse fanden, breitete sich aber unter den Neutralen die „Furcht vor dem Frieden" aus, wie der wahrlich nicht stets deutschfreundliche Gustav Sjöşteen in „Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning" am. 14. November 1918 schrieb, wo er einen Aufruf „Brot für Deutschland" veröffentlichte. Man war nicht ganz abgeneigt, schwere Bedingungen für gerecht anzuerkennen, trotzdem war der erste Eindruck doch betäubend. Nur „Politiken" erklärte sich nicht überrascht, da die Bedingungen eben als Handelsobjekt gedacht seien; man könne erwarten, daß Abstriche gemacht werden sollten. Das eigene Interesse führte die Mehrheit der dänischen Presse aber bald zu einer offenen Verteidigung der Friedensbedingungen: man glaubte, noch einige, in der Kriegszeit erhaltene, weniger gute Zensuren seitens Frankreichs jetzt durch treue Gefolgschaft wettmachen zu müssen. „Nationaltidende" war sogar befriedigt, daß dem Verband für alle Fälle die Hungerblockade zur Verfügung stehe! Wirklich scharfe Kritik übte daher nur „Social-Demokraten" aus: Auch die Arbeiterbewegung habe noch ein Wort mitzusprechen, bevor diese unsinnigen Bedingungen verwirklicht würden. Und während der folgenden Wochen, wo die Wagschalen zwischen Unterzeichnen und Nichtunterzeichnen schwankten, wünschte man nur eines: Frieden, d. h. Unterzeichnung durch Deutschland; man glaubte nicht mehr an stärkere Nachgiebigkeit des Verbandes, aber man suchte Deutschland mit allen Mitteln von einer Katastrophenpolitik fernzuhalten. Die Darstellung der massenhypnotischen Kunstgriffe, mit denen man das deutsche Volk zum Unterzeichnen brachte, wird eines der interessantesten Kapitel in einer Geschichtsdarstellung dieser Monate sein, wobei vor allem das Fangballspiel mit Einschüchterungs- und Beruhigungsparolen zwischen der Verbands- und der uns nicht freundlichen neutralen Presse untersucht werden müßte. Unterzeichnen erschien der dänischen Presse allgemein als das kleinere Übel — man dachte an sich selbst dabei. Ausnahmsloser als in Dänemark hatte sich während des Krieges die norwegische Presse den krassen Verbandsstandpunkt zu eigen gemacht, schärfer waren hier die Urteile über Deutschland und die wirtschaftliche Abhängigkeit vom Verbande. Aber vielleicht gerade diese Tatsache ließ hier jetzt einen Umschwung eintreten und man erhält aus der Haltung der Presse den Eindruck, daß ihr früherer Glaube an Wilson und die hehren Ziele des Verbandes echt war. „Wie sollen

wir glauben, daß dies die Einleitung zu einer besseren Zeit ist? Wer kann in diesem Vertrag eine Bürgschaft für den Beginn des 1000-jährigen Reiches sehen? Der Friede ist ein Gewaltfriede und die Tatsachen machen alle hochtragenden Tiraden vom Völkerbund zu einer Parodie" ruft „Bergens Aftenblad" (vom 24. Juni 1919) aus. Das Regierungsorgan, die „Intelligenssedler", erklärten am 30. Juni 1919: „Als die Northcliffepresse ihre Grundlinien für den Frieden aufstellte, ahnte niemand, daß diese für seine endgültige Gestaltung entscheidend sein würden, aber der Geist des Friedensvertrages ist ihnen näher verwandt als den 14 Punkten Wilsons", worauf alle Verletzungen der 14 Punkte nacheinander durchgesprochen wurden. Die schlimmsten Erwartungen des uns nie freundlichen „Socialdemokraten" wurden übertroffen. „Das ist ein Rachefriede", schrieb „Morgenbladet" am 10. Mai und fragte: „Ist es möglich, 120 Millionen Goldmark zu bezahlen?" Diese Summe erschien der ganzen Presse damals als ungeheuerlich. Und selbst „Aftenposten", dessen außenpolitischer Mitarbeiter Woren stets zu unseren schlimmsten Gegnern gehört hatte, und „Dagbladet" wollten uns wenigstens die Kolonien lassen. Mit dem Hinweis auf Deutschlands Schuld verteidigten „Aftenposten", „Dagbladet" nnd „Tidens Tegn" allerdings die Bedingungen, aber auch sie weisen auf die Sinnlosigkeit hin, Forderungen aufzustellen und gleichzeitig ihre Erfüllung unmöglich zu machen. Die deutschfeindliche „Handels- og Sjöfartstidende" hoffte vom europäischen Standpunkt aus, daß ein europäischer Völkerbund die völlige Entkräftung Europas hindern müsse und ebenso sah „Verdens Gang" hierin die einzige Rettung. Der bekannte Schriftsteller Dr. Asche fragte zweifelnd, ob Wilson seine Mission verleugnet habe und „Nationen" verhöhnte offen Wilsons angeblichen Idealismus und seine Rede zum Preise von Recht und Gerechtigkeit. Selbst „Tidens Tegn" gab einem Artikel Raum, der in den Friedensbedingungen keine Möglichkeit für eine neue Politik gewahrte und den Versuch des Völkerbunds als aussichtslos bezeichnete. Entscheidend war schließlich aber doch auch hier das Bedürfnis nach dem Abschluß des Krieges und die nach dem Verbande hin orientierte Presse, welche anfangs der allgemeinen Empörung der Bevölkerung hatte nachgeben müssen, sah schließlich doch wieder ihre Hauptaufgabe darin, Deutschland für Unterschriftleistung reifzumachen, bald, indem sie Deutschland alles Mitleid bei Unterschriftverweigerung kündigte und sich zum Beispiel für Norwegens Anschluß an eine neue Blockade aussprach, bald, indem Frau Anker die Untersiegelung dadurch schmackhafter zu machen suchte, daß sie es als eigentliche Aufgabe des

Völkerbundes hinstellte, die harten Bedingungen zu mäßigen. Den wichtigsten Dienst bei ihrer letzten Hetzarbeit leistete dabei die Äußerung des deutschen Volksvertreters Bernstein, daß Neunzehntel aller Verbandsforderungen gerecht seien. Diese in gewaltiger Aufmachung wiedergegebene Rede ließ manche Organe noch einmal in das Pathos der Kriegshetzereien zurückfallen und das Mitleid mit Deutschland unterdrücken. Die Unterschrift wirkte schließlich als Erlösung und bei der gesamten Presse, vor allem bei „Aftenposten", ist seitdem ein deutliches Streben nach gerechter Würdigung Deutschlands zu finden, mit einziger Ausnahme von „Tidens Tegn" und „Dagbladet".

Wenn kluge Beobachter schon während des Krieges den Eindruck hatten, daß das Herz Schwedens eigentlich ungeteilt für Deutschland schlage und daß nur sein Verstand die Äußerungen zugunsten der Gegenpartei hervorgerufen hatte, so wurde diese Beobachtung bei Abschluß des Friedens bestätigt. Selbst Branting, die Seele der antideutschen Partei, wollte Danzig an Deutschland geben und sein Leiborgan sprach von den mißverstandenen Wilsonschen Prinzipien (3. Mai) und der schlimmsten Verhöhnung der Grundsätze, für die die Führer der Verbandsmächte zu kämpfen behaupteten und die Völker in ihren Ländern zu kämpfen glaubten (18. Juni 1919). Von der maßlosen Raubsucht der Verbandsmächte und der „Sklavenkette um die Hände des deutschen Volkes" sprach das linkssozialistische „Folkets Dagblad Politiken" am 20. Juni 1919. Mit Bedauern stellte „Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning" am 18. Juni fest, daß auch die letzte Gelegenheit, die Gedanken der Besten zu verwirklichen, verloren sei. Die Kritik der Friedensbedingungen war einmütig, nur schärfer noch waren die Äußerungen der Rechtspresse. Man bezeichnete die Bedingungen als dunkelstes Blatt in der Kulturgeschichte der Menschheit und hoffte in Schweden vielfach, daß Deutschland diese Bedingungen ablehnen werde. Man wies dabei auf den Wettlauf zwischen Frieden und Anarchie hin, die auch die Verbandsländer bei Fortsetzung des Krieges bedrohe. Allgemein glaubte man nicht an baldige Unterzeichnung, nur „Dagens Nyheter" glaubte, zeitweise das Kompromiß zwischen den 14 Punkten Wilsons und Frankreichs gerechten Forderungen verteidigen zu müssen. Im allgemeinen aber erwartete man, daß eine neue Blockade die ganze Welt gegen den Verband empören würde. „Die Annahme der Forderungen läßt dem deutschen Volke weniger Lebensmöglichkeit als ihre Ablehnung", war die allgemeine Überzeugung. Man erwartete wohl meist, daß Deutschland den Untergang in Freiheit der ewigen Knechtschaft vorziehen werde: Willenlose

Unterwerfung läßt jede Hoffnung verlieren, die Anarchie aber läßt eine gewisse Hoffnung für später. Und man glaubte noch den großen Worten der deutschen Minister. Daher war man schließlich erstaunt über die Mehrheit, mit der sich die Nationalversammlung für die Unterzeichnung des Friedens erklärte.

Aus den gefährlicheren Lagen und den schlimmeren Heimsuchungen, welche Deutschland im Laufe seiner Geschichte schon erlebt hatte, schöpfte „Svenska Dagbladet“ aber trotzdem die Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Nur das Hungergespenst habe Deutschland zur Annahme der Bedingungen gezwungen, unverletzt sei seine Ehre, die Schande falle auf die Gegenseite. Ähnlich die gesamte Rechtspresse. Und für „Socialdemokraten“ war die einzige Hoffnung eine Revision des Friedens und „Folkets Dagblad Politiken“ verhieß ihm nur kurze Dauer. Unverkennbar ist seitdem in allen drei Ländern das Vertrauen in die Zukunft des deutschen Volkes und seine Arbeitsamkeit gestiegen: für uns ein wertvolles Besitztum auf unserem ferneren Wege.

Kap. VI.

Der geistige Krieg nach dem Kriege in Skandinavien.

Die nordgermanischen Länder erlebten, seit sie dem europäischen Kulturkreise durch die Christianisierung eingegliedert wurden, zwei große Kulturbewegungen, die nicht nur auf eine kleine Auslese von Gelehrten oder Hofleuten beschränkt blieben, sondern die breiten Massen des Volkes in ihrem ganzen Sein beeinflußten: die Reformation und den deutschen Idealismus mit seinem späteren Sprößling, der Sozialdemokratie. Beide deutscher Herkunft, beide Geschenke des stammesverwandten Deutschland, während dieses in dem gegenseitigen befruchtenden Gedankenaustausch auch dankbar empfangend, den Werken der skandinavischen Großen huldigte und damit ihren europäischen Ruf begründete. Kein Wunder daher, daß deutsche Sprache und Kultur auf Schulen und Universitäten eine bevorzugte Stellung einnahmen und mannigfache Bande die Länder verknüpften. Der Krieg mit seinen Folgen droht alles zu vernichten. Wir scheinen an einer Zeitwende zu stehen. Während die englische und französische Kultur sich gerade durch ihre Geschlossenheit auszeichnen, wird die Bildung des Deutschen wieder allein im Einzelnen wurzeln. Die Lebensführung der deutschen Gesamtheit wird nur schwer ein Ideal aufstellen können. Unserem Volke wird die großzügige Gastlichkeit fehlen, die man im Reichtum englischer Landsitze genießen kann, die der ganzen norwegischen Kaufmannschaft als Ideal der Lebensführung vorschwebt. Die Not wird uns noch mehr von französischer Liebenswürdigkeit und Formenklarheit entfernen. Wenn die skandinavischen Staaten vor dem Kriege Studienkommissionen aussandten, so fanden sie vielfach die beste Lösung der Fragen in Deutschland. Wie sollen wir jetzt noch Vorbilder aufstellen können? Zudem dauert der systematische Kampf gegen alles Deutsche an, der schon während des Krieges an den Grenzen von Neutralien nicht halt machte, wo auch die Leichenfetthistorien Eingang und Verbreitung fanden. Zwar vermittelte die niedrige deutsche Valuta noch einmal einen Zu-

strom von deutschen Büchern nach Skandinavien, deutsche Musiker dürfen sich auch in Norwegen wieder hören lassen, Reinhardsche Theaterkunst weckte wieder Begeisterung in allen drei skandinavischen Hauptstädten. Beziehungen von Volk zu Volk werden aber nicht allein durch Religion, Philosophie und Dichtkunst geschaffen und erhalten: den gebildeten und empfänglichen Menschen zieht es zwar zum verwandten Geist, aber die Imponderabilien der Volksstimmung erhalten von anderer Seite vielfach stärkere Impulse. Da fällt für uns erschwerend in das Gewicht, daß wir ein armes Volk geworden sind, dessen karge Lebensformen in unserem Zeitalter gesteigerter Zivilisation wenig Nacheiferung finden werden. Unseren Luxusindustrien wird es an Absatz im Inlande fehlen, so daß sie auch nicht im Auslande für deutsche Form werben können. Wird der deutsche Werkbund, dessen Ideen auch in Skandinavien zu ähnlichen Vereinen anregte, sein Dasein unter dem Druck des Friedens von Versailles aufrechterhalten können? Die Ansätze zu einer deutschen Lebensform sind zerschlagen, wo wir wieder um das nackte Dasein ringen müssen. So stehen wir mitten in dem Prozesse der Zurückdrängung deutschen Wesens. Die Ansichten über Geschick und Wirksamkeit der deutschen Auslandspropaganda im Kriege werden kaum geteilt sein. Heute gibt es aber im Auslande tatsächlich überhaupt keine deutsche Propaganda mehr, während wir im Kriege zwei selbständige Organisationen besaßen. Unsere skandinavischen Freunde, ein Erik Lie und andere, klopften bei allen Redaktionen vergebens an, „weil er sich in deutschem Sinne betätigte". Mag das Fehlen der deutschen Propaganda kein Schaden sein, unsere Feinde setzen ihre Tätigkeit aber systematisch fort. Der „Krieg nach dem Kriege" war nicht nur eine Phrase Clemenceaus.

Vor dem Kriege haben uns Journalisten und Professoren das Schlagwort vom „degenerierten Frankreich" solange wiederholt, bis wir es glaubten. Jetzt aber ist Frankreich mit der ganzen Lebhaftigkeit und Elastizität seines Temperamentes an der Arbeit, den deutschen Einfluß zu bekämpfen. Es beschränkt sich dabei nicht auf seine alten Einflußgebiete; Skandinavien, bisher terra incognita für Frankreich, hallt wieder von französischer Kulturpropaganda. Man hofft, ein neues klassisches Zeitalter des französischen Geistes herbeizuführen, wie das 18. Jahrhundert, wo schon einmal französische Lebensformen für die höhere Gesellschaft, vor allem in Schweden, bestimmend waren. Man nimmt die Bestrebungen des jungen Georg Brandes und „Politikens" wieder auf, die sich in der Zeit der Isolierung nach 1864 freundschaftsuchend nach Frankreich wandten. Man geht systematisch dabei zu Werke. Der Dichter Paul

Claudel, als Frankreichs Gesandter in Dänemark, im Wetteifer mit seinen Kollegen in Norwegen und Schweden, hat als praktischer Politiker der Schule sein Hauptaugenmerk zugewandt. Mehrung des französischen Unterrichts in den Schulen ist das Schlagwort. Enthusiasmierte Skandinavier selbst geben dabei die besten Truppen ab, auf die bisherigen „Versäumnisse des bürokratischen Systems" hinzuweisen. Rundfragen und Interviews erscheinen in dichter Folge, die Wirkung zeigt sich in allen drei Ländern. Regstes Interesse scheint die Gesandtschaft auch den Übersetzungen aus dem Französischen zuzuwenden, wenigstens zeichnet sich die Auswahl aus dem Französischen durch literarisch wertvolle Werke aus. In Kristiania hat man sogar eine besondere französische Schule, vor allem „für die gebildeten Damen" errichtet, wie bei uns im Elsaß die Frau zur Trägerin der Propaganda gemacht wurde. Der norwegische Staat unterstützt die Schule. Die französischen Sprach- und Kulturvereine haben nordische Unterabteilungen ins Leben gerufen. Zu der Alliance-Française, die in allen drei Ländern Zweigvereine besitzt, gesellen sich l'Idée Française, France-Norwège und ein Klub „fransk Selskab", der, unter den Auspizien der französischen Gesandtschaft gegründet, das Ziel hat, Norweger und Franzosen durch Vorträge, musikalische Unterhaltungen, Tanz und gesellschaftliches Zusammensein in Berührung zu bringen. Dazu kommen noch die verschiedenen Kriegsvereine wie die »amis du pays dévasté«. Ebenso in den beiden andern Ländern. Wanderredner und -rednerinnen, französische Geistliche evangelischer Konfession, so wenige es deren auch gibt, Gesandtschaftstees, Schauspielertournees und was dazu gehört, die große, prächtig ausgestattete Propaganda-Revue „Atlantis" mit Beiträgen von Barrès usw., arbeiten im selben Geiste. Romanbeigaben in Heften für Zeitungen, die dem starken Lesebedürfnis der Landbevölkerung entgegenkommen, behandeln das Thema von der Rückkehr „Alsace-Lorrains". In Rouen ist ein besonderes französisches Gymnasium für Norweger, für die Dänen in Le Havre. Die norwegischen Millionäre stiften die Freistellen, wie man es überhaupt versteht, diese Propaganda größtenteils mit fremdem Gelde zu unterhalten. Wir können auch den Bemühungen der Sorbonne nichts Gleichartiges entgegenstellen. Dort hat man „bei Meistern der Rede" besondere Kurse für die auswärtigen Gäste eingerichtet, welche zugleich den Vorteil haben, daß sie unterhaltend sind und nicht nur schweren Wissenschaftsstoff liefern — wir dagegen verweigern den skandinavischen Studenten, welche hier ihre Studien fortsetzen wollen, die Pässe. Für die ausländischen Studenten hat man in Paris Arbeitsräume geschaffen mit besonderen Bibliotheken usw. An 600 norwegische Studenten allein

sind im letzten Jahre in Paris gewesen. So nimmt der lateinische Geist auf der ganzen Linie den Kampf gegen den im letzten Jahrhundert siegreichen germanischen Geist auf. Tiefer noch scheinen die Wirkungen angelsächsischer Kultur zu sein, obwohl England manche seiner Propagandaeinrichtungen abgebaut hat. In Norwegen bedarf es infolge der engen Verquickung der norwegischen Reederei mit der englischen, der übereifrigen, fast hysterischen Propagandatätigkeit der norwegischen Korrespondenten in England und der allgemeinen Verbreitung der englischen Sprache keines großen Apparates. Wagte es doch der Chefredakteur von „Tidens Tegn", der zeitweilig größten norwegischen Tageszeitung, sich einen „homo anglomanus" zu nennen und bei Gegensätzen zwischen seinem Vaterlande und England meist die Partei des letzteren zu ergreifen. Zudem dringt in ganz Skandinavien das angelsächsische Wesen durch tausend Kanäle ein. Der angelsächsische Kriminalroman, in welchem Genre wir unsere Unterlegenheit gerne zugestehen, wie auch der rührselige Wochenblattroman werden von skandinavischen Verlegern in billigen Übersetzungen in hunderttausenden Exemplaren in ganz Skandinavien zum Schaden der einheimischen Schriftsteller verbreitet, und wichtiger wohl noch ist das siegreiche Vordringen des amerikanischen Films mit seiner unerhörten Ausstattungspracht und Massenentfaltung, der selbst die berühmten, aber nur mit beschränkten Mitteln arbeitenden dänischen und schwedischen Filmgesellschaften in ihrer Existenz bedroht. Da ich für ein bestimmtes Gebiet, auf dem man diesen geistigen Einfluß auch messen kann, Zahlen zusammenstellen konnte, füge ich eine Tabelle über die Zahl der aus den drei wichtigsten Kultursprachen ins Dänische und Norwegische übersetzten Romane an, aus der man die ungeheure Zunahme des angelsächsischen Einflusses ersehen kann. Romane wurden übersetzt ins Dänische aus dem

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Deutschen	64	41	37	30	11	26	25	28
Englischen	73	74	62	54	67	104	141	196
Französischen	70	23	26	18	9	19	20	37

ins Norwegische aus dem

	1914	1915	1916	1917	1918/19
Deutschen	7	10	10	12	32
Englischen	21	38	31	26	104
Französischen	4	11	12	29	63

Es liegt auf der Hand, wie auf diesem Wege ganz unbewußt Anschauungen und Gefühle übertragen werden. Alles, was von jenseits des Ozeans kommt, hat eben den Schein der Unfehlbarkeit und des Unübertrefflichen, wenn wir auch der Logik eines handfesten Amerikaners nicht zu folgen vermögen, der in „Bergens Tidende“, ausgehend von der Bedrückung fremder Völker durch die Deutschen, die Unterdrückung fremder Sprachen in Amerika, selbst das Verbot skandinavischen Schulunterrichts und der Anwendung des Namens „norwegisches Krankenhaus“ zu verteidigen unternahm. Mit großer Virtuosität benutzen die angelsächsischen Staatsmänner und Gelehrten die Fragelust der skandinavischen Journalisten, um bei jeder Gelegenheit die nordische Sucht nach Interviews zur Propaganda zu benutzen; dazu dienen auch die populären, aber pointierten Reden, die die angelsächsischen Ansichten zu einem Schlagwort für den Tagesgebrauch umprägen. Und wie man den 4. Juli in Skandinavien heute vielfach feiert, so legt auch die Presse, vor allem Norwegens und Dänemarks am Empiretage eine Visitenkarte in Gestalt ganzer Festnummern bei dem meerbeherrschenden Britanien ab. Die Tatsache, daß die norwegische Presse bei Erwähnung der vor 100 Jahren von England über das Land verhängten Hungerblockade eigentlich nur Ruhmesworte für England finden kann, weil ein englischer Lord dagegen aufgetreten war, zeigt uns den Wert der in Deutschland noch nicht gewürdigten politischen Rede und eröffnet uns zugleich als Illustration des Wortes: der Sieger schreibt die Geschichte, heitere Perspektiven für unsere eigene Zukunft. Aber auch an systematischer Arbeit: Studentenaustausch, Begründung von Klubs und Handelskammern, lassen es die Angelsachsen nicht fehlen. Dem angelsächsisch-skandinavischen Kulturaustausch dient die „American-scandinavian Foundation“, der größte gegenseitige Stipendienfonds der Welt, der nicht nur Studentenaustausch unternimmt sondern auch Übersetzungen von skandinavischer Literatur in das Englische pflegt. Aber der Leiter dieses Bundes erklärte kürzlich, Hamsun könne nicht in das Amerikanische übersetzt werden, der Kultur- und Sprachgegensatz sei zu groß. Die selbstsichere und selbst genügsame angelsächsische Kultur bedarf eben nicht fremder Ideale, sie stellt sich selber als allein berechtigt auf und hat nicht so sehr das Ziel, die geistige Elite als die breite Masse zu gewinnen. Aber nicht diese geistigen Beziehungen bilden für Skandinavien eine Gefahr: geistige Werte müssen stets erarbeitet werden, bis sie Frucht tragen. Gefährlicher sind die Plattheiten des Sportes vom Tennis bis zum Fußball- und Boxkämpfe, die mit ihrem ganzen Apparat von Worten und

Moden und leider auch robusten Gefühlen eindringen. Rudolf Kjellén nennt als die wichtigsten Gebiete, auf denen diese Seiten des angelsächsischen Wesens eindringen, den Sport, die Nüchternheitsbewegung und die Sektiererei. Er bedauert den materialistischen Zug dieser Entwicklung, in der er eine Gefahr für die Seele des Volkes erblickt und fürchtet von der Amerikanisierung eine Verödung des idealen Daseins seines Volkes. Wenn allerdings Professor Kjellén glaubt, daß die deutsche Kultur in Schweden nur in der Zwischenzeit zwischen dem französischen 18. Jahrhundert und der kommenden amerikanischen Flut eine Chance gehabt habe, welche sie durch den Ausgang des Weltkrieges verloren habe, so lassen wir uns den Glauben an die Macht der Persönlichkeit und die Fähigkeit unseres Volkes, eine solche von Weltmaßen hervorzubringen, nicht rauben. Dieser Glaube muß in der kommenden Zeit der Schild der deutschen Hoffnung sein, auch für die Fruchtbarmachung unserer Beziehungen zu Skandinavien. Das Versagen des Abgottes Wilson in Paris und das Zerplatzen der Zukunftshoffnungen auf den Sieg der westlichen Demokratie, den ewigen Frieden usw. hat aber die Sympathien für angelsächsischen Cant in letzter Zeit erheblich abgeschwächt.

Kap. VII.

Skandinavien und Deutschland im kommenden Zeitalter der Kolonialmächte.

Europa, dieser kleine, vielgestaltige nnd zerklüftete Auswuchs an der festen Masse Asiens, hat in den letzten tausend Jahren das Schicksal der Welt und den Lauf ihrer Geschichte bestimmt. Der Weltkrieg bildet den Zenith dieser Entwicklung, aber diese ungeahnte Kraftentfaltung aller europäischen Völker zeigt schon die typischen Merkmale der Krankheit; wie auch das Fieber in den Körper des Kranken auf kurze Zeit ihm sonst nicht eigene Kräfte zu wecken vermag, denen bald die Erschlaffung folgt, so haben der Haß des Krieges und die Verhetzung der Völker ihre Kräfte zu kurzen Höchstleistungen aufgepeitscht, denen unbedingt starke Abspannung folgt. Das Konzert der Mächte bestand bis zum Kriege nur aus den europäischen Mächten, Japan und Amerika waren „outsider", — wer aber entschied den Krieg? Wenn auch auf dem Schlachtfelde das Jahr 1915 Deutschland die härtesten Proben auferlegte und die größte Übermacht der Gegner brachte, so hat schließlich allein der drohend heraufsteigende Schatten der amerikanischen Millionen den Ausschlag gegeben und den moralischen Widerstand der Deutschen gebrochen, obwohl sie den Ausfall der Russen an Zahl noch nicht ersetzen konnten und an Leistungen die Europäer durchaus nicht übertrafen. Auf ihr Konto aber kommt der Sieg und sie werden die Früchte genießen.

Es wird dem Europäer schwer, sich nicht mehr als bestimmenden Mittelpunkt der Weltentwicklung zu fühlen, denn die ganze Geschichtswissenschaft hat uns in egozentrischer Betrachtung dazu erzogen, Europa als Angelpunkt der Welt und Endpunkt der Entwicklung anzusehen. Nur eine vereinzelte Stimme eines bekannten Historikers, Dietrich Schäfer, fürchtete schon vor dem Kriege, daß der Höhepunkt europäischer Weltgeltung überschritten sei. Blicken wir jetzt aber auf das blutende, zuckende Europa, so fragen wir: Wo sind die kommenden Mächte?

Wenn wir in den vorhergehenden Ausführungen den militärischen Leistungen Amerikas auf dem Schlachtfelde nicht die ihnen meist ge-

zollte überschwengliche Anerkennung zuerkennen konnten, so müssen auch wir Amerika wegen seiner organisatorischen und wirtschaftlich-industriellen Leistungen als erste Großmacht der Welt ansehen. Das Wachsen der amerikanischen Industrie ist überwältigend, sie ist in der Erzeugung fast aller Fabrikationszweige an die erste Stelle gerückt, die sie infolge der Rohstoffschätze des Landes auch wird halten können. Wenn man die Industriepolitik Amerikas eingehender verfolgt, wenn man sieht, wie es ganz Skandinavien, Holland und den Rest von Europa, soweit es zahlen kann, mit billigen Industriewaren versorgt, beispielsweise Norwegen auf einmal Schuhe in solcher Menge freigab, daß das Land auf vier Jahre versorgt wäre, falls es sie abnähme, wenn gleichzeitig aber alle Industrien dieser Länder darüber klagen, daß Amerika noch immer bereits im Frieden bezahlte Rohmaterialien zurückhalte, so erkennt man, daß der Plan dahin geht, durch ein groß angelegtes Dumping die Zukunft der amerikanischen Industrie auf dem Leichenacker der europäischen zu stabilisieren. Wenn man auch vielleicht an dem die Amerikaner berauschenden Zahlenspiel manche Abstriche machen muß, so besitzt Amerika doch schon heute die zweitgrößte Flotte der Welt, deren Tonnage zu erhöhen alle riesigen, während des Krieges neu angelegten Werften an der Atlantik wie der Pacifickküste fieberhaft arbeiten. 18 Millionen Tonnen nannte man als Ziel! Und da der Handel der Flagge folgt, so wird Amerikas Handel sich auch in bisher ferner liegenden Gegenden geltend machen. Nachdem die U. S. A. im Kriege in Südamerika wegen des Ausscheidens der Konkurrenten das Monopol hatten, suchen sie jetzt durch eine Münzunion mit der Grundlage des Dollar der Monroedoktrin eine festere Grundlage zu geben. Darüber hinaus umspannen ihre Pläne ganz Nordeuropa, mit Kopenhagen als Stapelplatz will man in der Ostsee festen Fuß fassen, um so die russischen Reichtümer nicht nur von Sibirien her zu erreichen, sondern wegen der Gestaltung der russischen Eisenbahnen auch von der Ostsee her. Die vorläufige Beilegung der Streitigkeiten mit Japan bedeutet keine Preisgabe der Vorpostenstellung der Philippinen, deren Eroberung aus der Hand der ältesten Kolonialmacht ein damals wenig beachtetes Symbol war. Nur erwähnt werden braucht der Zustrom von 4—5 Milliarden Gold nach Amerika, um wenigstens die Umrisse der neuen Macht zu skizzieren.

Die Entwicklung Amerikas ist nur ein bekanntgewordenes Beispiel für die Kolonialländer. Sie alle haben europäischen Reichtum an sich gezogen. Wir waren Zeugen einer riesenhaften Verschiebung des Reichtums und auch der Produktionszentren von Europa nach den

Kolonialländern fast ohne es zu bemerken, einer Verschiebung, die einzig in dem entsprechenden Übergang des Schwergewichts von Italien und Spanien nach Holland und England im 17. Jahrhundert ihre Parallele hat. Europa, das bisher von dem Absatz seiner Industrieprodukte nach Übersee lebte, hat es nicht bemerkt, daß dort, von wo es bisher seine Rohstoffe bezog, neue Industrien aus dem Boden gewachsen sind, um die Bedürfnisse der Länder selbst zu befriedigen. Da diese im Besitz der Rohstoffe sind, wird sich eine Konkurrenz nur auf Kosten der Lebenshaltung der europäischen Bevölkerung ermöglichen lassen. Wer in Europa kennt die Fortschritte der kanadischen Industrie und die Pläne des „Imperial Trade"systems? Wie werden die Schutzzollpläne Australiens und Neuseelands zugunsten ihrer eigenen Industrie wirken? Der Krieg zeigte auch diesen Kolonialländern, welche Gefahren eine zu starke Abhängigkeit vom Auslande und eine einseitige Produktion hat. Die australische Regierung begründet ihre Pläne mit dem Schutz für die während des Krieges aufgeblühten Fabriken und der Absicht, die anderen Industrien mit Hilfe der zurückkehrenden Arbeiter zu erweitern und zu ergänzen. Man spricht davon, sie vor der »cheap and sweater«-Arbeit Englands zu beschützen. Zwar entsandte England noch 4 Vertreter nach Versailles, gegen nur einen Vertreter der Kolonien, aber auch die englische Politik wird diese Stellung wohl nicht aufrecht erhalten können. So begann mit dem Weltkriege das neue Zeitalter der Kolonialmächte.

Wie steht Europa demgegenüber? Keiner der kriegführenden Großstaaten ist in Wahrheit solvent, geschweige denn die Kleinstaaten. Selbst England ist an Amerika tief verschuldet, seine Staatsschuld stieg von 645 auf 8000 Mill. Dollar. Aber lassen wir einmal die allgemein bekannten Schäden und Verluste aller Kriegführenden ruhen und wenden wir uns der Lage der Neutralen zu. Man kann nicht damit rechnen, daß die Neutralen durch den Krieg reicher geworden sind, da die durch den Krieg erzielten Gewinne durch die riesenhafte, noch immer andauernde Einfuhr längst aufgezehrt sind und nehmen wir einmal an, daß die Neutralen im ganzen ökonomisch auf dem status quo ante verblieben und weder reicher noch ärmer geworden sind. Wie ist dann jetzt ihre Lage? Nachdem während des ganzen Krieges eine Hausse sondergleichen in Skandinavien geherrscht hatte, lese man jetzt einmal die Berichte des Kongresses der norwegischen Exporteure: überall findet man die Türen verschlossen, überall hat man sich selbst geholfen. Nur einige Proben aus dem Vortrage des auch in Deutschland bekannten Direktor Maseng: „Wer braucht unsere Ware? Eng-

land und Italien haben die Holzbranche aufgenommen, Amerika gewinnt Schwefelkies, Deutschland Stickstoff, in Klippfisch sind Labrador und Newfoundland neue Konkurrenten, Alaska und Island folgen, Japan in Zündhölzern. Der amerikanische Markt ist für die elektrochemische Industrie verloren, Kanada hat uns aus England in allem verdrängt. Überall müssen wir neue Zollmauern erwarten. Die bisherigen Einfuhrverbote werden zwar abgebaut, aber durch Zoll ersetzt." Von anderer Seite wurde darauf aufmerksam gemacht, daß ein norwegischer Arbeiter in einer Stunde ebensoviel verdient, wie der Japaner in den 12 Stunden seines Tagewerkes, daß die tropischen Anforderungen an den Lebensunterhalt so viel geringer sind und daß die Kriegsverdienste Japan auch in den Stand gesetzt haben, die bisher unerschwinglichen Werkzeugmaschinen usw. zu kaufen. Die „amerikanische Gefahr" für die skandinavische Industrie, deren Vorgehen mit Dumping wir oben charakterisierten, macht sich für immer neue Erwerbszweige geltend; infolgedessen stets erneuerte Rufe nach Zollschutz in Norwegen, in Dänemark, in Schweden, allerdings vor allem von der meist für den Gebrauch des Landes arbeitenden Industrie. Denn der jetzt schon bestehende Zollschutz ist illusorisch geworden; was bedeuten 50 Öre Zoll auf ein Paar Schuhe, wenn diese das Dreifache des Friedenspreises kosten?

Wo sind heute die Überschüsse der dänischen Landwirtschaft geblieben? Wird es sich in den nächsten 5 Jahren bei den riesigen Frachtpreisen noch lohnen, Futtermittel aus den Kolonialländern nach Dänemark einzuführen, um hier ihre Weiterverwertung vorzunehmen? Wird sich nicht auch hier die Tendenz geltend machen, den ganzen Produktionsprozeß an den Ursprungsort des Rohmaterials zu verlegen, um nur das reine Endprodukt ohne den Abfall transportieren zu müssen? Wird sich nicht auch England aus politischen Erwägungen jetzt nach dem Kriege bereitfinden, um den Empire-Gedanken zu stärken, seine Butter aus Kanada statt aus Dänemark zu beziehen? So ist infolge der Verschiebung des politischen und wirtschaftlichen Schwergewichts in die Kolonialländer selbst die der Urproduktion doch so äußerst nahestehende dänische Landwirtschaft in ihrer Blüte gefährdet, denn es werden Jahre vergehen, bis Dänemark seinen Viehbestand wieder auf die Höhe des Friedensstandes gebracht hat. Wir wollen hier gar nicht die Folgen näher darlegen, die eine Industrialisierung der Kolonialländer auf den Weltkornpreis haben wird, und die weitere Erschwerung der europäischen Konkurrenzfähigkeit. Wir könnten diese Erscheinungen, die man zusammenfassend wohl als „amerikanische Gefahr"

nennen könnte, noch an zahlreichen Beispielen gerade aus dem Kreise der Neutralen belegen aber das Gewicht dieser Tatsachen macht sich bereits allgemein bemerkbar. Hervorheben wollen wir nur, daß wir in diesem Sinne auch Frankreich und England zu den Kolonialmächten rechnen müssen, während die europäischen Neutralen, Deutschland, die österreichischen Nachfolgestaaten, Italien und Polen eine Interessentengruppe für sich ausmachen, ohne Kolonien und abgeschnitten vom Bezuge überseeischer Rohmaterialien, so daß der zerschellte Gedanke eines Mitteleuropa nicht nur seine geographische, sondern auch seine wirtschaftspolitische Richtigkeit erweist. Zunächst allerdings vielleicht nur nach der negativen Seite, daß allen diesen Ländern gemeinsam Rohmaterialien fehlen werden. Frankreich erweist sich bekanntlich am unduldsamsten gegen jede Beteiligung anderer Nationen bei der Nutzbarmachung der natürlichen Kräfte seiner Kolonien, da seine Handelspolitik prohibitiv den Handel anderer Staaten in den französischen Kolonien ausschließt. Wie stark Frankreichs Machtstellung von seinen Kolonien abhängt, beweist am deutlichsten die Aufstellung seines großen schwarzen Heeres. Auch Rußland werden wir als Kolonialmacht auffassen müssen, da seine Bodenschätze größtenteils noch unerforscht sind und unbebauter Boden in reicher Fülle des russischen Bauern wartet. Es wäre überflüssig, die starken Gemeinsamkeiten der besiegten mitteleuropäischen Staaten aufzuzeigen, aber sind nicht die Neutralen vom welt- und wirtschaftgeschichtlichen Standpunkt in einer ähnlichen Lage? Und wo sind wirtschaftliche Gegensätze prinzipieller Art zwischen Skandinavien und Deutschland? Natürlich werden gerade die nächsten Jahre einen verschärften wirtschaftlichen Konkurrenzkampf bringen, auch zwischen ihnen werden Reibungsflächen entstehen und um so zahlreichere, je stärker die wirtschaftlichen Bande sind, die die Länder bereits jetzt verbinden. In beiderseitigem Interesse hoffen wir, daß die augenblickliche Unterbietung der skandinavischen Produktion durch Deutschland infolge der Valutaverhältnisse bald aufhören wird, damit die normalen Beziehungen zurückkehren. Was bedeutet z. B. der Absatz von norwegischem Klippfisch nach Spanien und Portugal und umgekehrt die Weineinfuhr, womit die gegenseitigen Beziehungen erschöpft sind, zu den gewaltigen Zahlen, welche die Handelsstatistik für den Verkehr mit Deutschland aufweist?

Es ist ja allerdings im gegenwärtigem Augenblick schwer, auch nur für die nächsten Monate wirtschaftliche Prophezeiungen auszusprechen, aber gewisse große, bleibende Linien lassen sich aufzeigen. Der Handelsumsatz Deutschlands mit Schweden stieg von 1910 bis 1913

von 354,3 Millionen Mk. auf 453,9 Millionen Mk., daran war 1913 die Ausfuhr nach Schweden mit 229,8 die Einfuhr von Schweden mit 224,1 Millionen beteiligt, ein an sich für beide Länder gleich günstiges Verhältnis. Deutschland bezog an erster Stelle für 86,7 Millionen Eisenerze, es folgten Holzwaren und Holzprodukte für 42 Millionen, für 15,5 Millionen Steine für den Straßenbau usw., für zirka 20 Millionen Mk. Roheisen und „Roheisenhalbfabrikate". Von Bedeutung war ferner die Einfuhr von Schlachtvieh 5,9 Millionen, frischem Seefisch 5,5 Millionen u. a. Umgekehrt versandte Deutschland an erster Stelle Roggen für 9,5 Millionen, Abraumsalze für 8,4, Kammgarn, Wollgewebe und Seidenstoffe für 20,6, Eisenbahnschienen für 5,7, eiserne Träger und Stäbe für 5,8, Steinkohle für 3,5, Produkte des feineren Metallgewerbes (Kabel, Metallbearbeitungsmaschinen, elektrische Artikel) für 15,4 Millionen Mk. Infolge des Krieges müssen wir aber mit einem bedeutenden Rückgang des Handelsverkehrs rechnen, vor allem in der Ausfuhr von Deutschland nach Schweden. Nachdem Deutschland seine landwirtschaftlichen Überschußgebiete größtenteils verloren hat, fällt zunächst die beträgliche Kornausfuhr von selbst fort. Dazu kommt eine große Anzahl von Waren, deren Lieferung durch Deutschland in Zukunft unmöglich sein wird, wie Margarine (für 5,5 Mill.) da sie auf der Einfuhr überseeischer Rohprodukte beruhte, wie überhaupt manche Zweige unserer Veredelungsindustrie schwer getroffen werden Ferner wird die ganze, nur auf deutschen Zwischenhandel beruhende Einfuhr fortfallen. Denn während des Krieges hat Schweden, wie die beiden anderen skandinavischen Länder mit dem überseeischen Ausland eigene Handelsbeziehungen angeknüpft und kauft seinen Bedarf nicht mehr auf dem Hamburger und Londoner Markt. Der deutsche Zwischenhandel dürfte für immer ausgeschaltet sein. Schweden wird seinen Kaffee und seine Kolonialwaren nicht mehr aus Deutschland beziehen, sondern seinen Bedarf in Brasilien und Niederländisch-Indien usw. an Ort und Stelle decken. Bleiben werden aber die Beziehungen, die auf der deutschen und schwedischen Produktion beruhen. Unverkennbar geht allerdings in den letzten Jahren Schwedens Streben dahin, die reichen Erzvorkommen seines Bodens selber zu verhütten und zu verarbeiten, sodaß Schweden bereits bis zu 60% seiner Eisenproduktion im Lande verarbeiten konnte. Die energiereichen Wasserfälle, die weiße Kohle des Landes, spielt dabei eine große Rolle, sicher werden aber die schwedischen Arbeitskräfte nicht ausreichen, höchst verfeinerte Maschinen aller Art für den Weltmarkt herzustellen. Auf Einzelgebieten, wie

auf dem der Separatoren wird Schweden allerdings dank der genialen schwedischen Erfindung wie bisher stets eine große Rolle auch auf dem Weltmarkt spielen; ebenso hat auch die Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen für den Export Zukunftsaussichten, wobei der russische Markt als Abnehmer in Frage kommen wird. Im allgemeinen wird man sich aber auf die Herstellung von Halbfabrikaten beschränken müssen und wie bisher Präzisions- und Werkzeugmaschinen vielfach aus Deutschland beziehen. Auch für den Absatz der Produkte seiner Steinbrüche, seiner Holzverarbeitungs- und Papierfabriken wie seiner Fischerei wird es Deutschland als Abnehmer nicht entbehren können, wie wir umgekehrt darauf angewiesen sein werden, diese Dinge mit Industriewaren, mit der Arbeit unseres Volkes zu bezahlen, da uns die Bodenschätze unseres Landes wie die Steinkohle ja schwerlich noch lange gehören werden. Deutschland bezog vor dem Kriege zirka 16 1/2 % der Gesamtausfuhr Schwedens, während die Ausfuhr nach Schweden aus Deutschland nur 3 % des deutschen Gesamthandels ausmachte, sodaß Deutschland als Kunde für Schweden und seine Wirtschaft von der allergrößten Bedeutung bleiben wird.

Der Gesamthandelsverkehr Deutschlands mit Dänemark stieg von 1910 bis 1913 von 382,8 auf 475,7 Millionen Mark, wobei 1913 191,8 Millionen auf die Einfuhr aus Dänemark, 283,9 Millionen auf die Ausfuhr dahin entfallen. Die Einfuhr aus Dänemark bestand fast ausschließlich aus Produkten der dänischen Landwirtschaft, an der Spitze stand Rindvieh aller Art für 44,5 Millionen Mark, Pferde folgen mit 25,4, ferner Rindfleisch 13,6, frische Seefische 11,9, Kalbfelle 7,5, Schweinefleisch 5,5, Därme, Blasen usw. 5,4, Milch, Butter 5,1, Gerste 4,1, Schmalz 3,8, Rindshäute 3,6 Millionen Mark, fast ausschließlich landwirtschaftliche Produkte. Deutschland stand in Dänemarks Ausfuhr aber erst an zweiter Stelle, nach dem überragenden englischen Anteil, denn Dänemark war vor dem Kriege Englands Landgut und ersetzte in der Versorgung mit hochwertigen tierischen Produkten die zugrunde gegangene englische Landwirtschaft. Sowohl die Ausfuhr nach Deutschland wie nach England erscheint augenblicklich bedroht, die erstere wegen unserer unterwertigen Valuta, die zweite wegen der Folgen des englischen Empiregedankens und der Bestrebungen zur Hebung der englischen Landwirtschaft, welche beide durch den Krieg eine ungeahnte Stärkung erfuhren. Auch für die Einfuhr aus Deutschland wird man ein starkes Herabsinken annehmen müssen. Auch hier wird unsere Roggeneinfuhr mit 23,2 Millionen Mark fortfallen, ebenso Mehl mit 6,7, Weizen 9,1, Hafer 8,5 Millionen Mark, ferner alle

Waren, bei denen wir nur Vermittlerdienste leisteten, z. B. der Bezug von Ölkuchen mit 12,3 Millionen Mark. Denn auch Dänemark hat sich von den deutschen Handelsemporien emanzipiert und eigene Verbindungen mit Übersee angeknüpft, so daß wir mit einem starken Rückgang des Gesamthandels rechnen müssen. Aber wie die dänischen Viehhandelskreise bereits heute mit Sehnsucht die Öffnung der deutschen Grenzen erwarten, so wird unverändert die rege Verbindung in der Einfuhr unserer Industriewaren bleiben, von denen wir Wollgewebe für 10,9, Stabeisen 7,4, Baumwollgewebe 4,1 Millionen einführten, um nur die wichtigsten Warengattungen zu nennen und ohne die zahlreichen kleineren Posten von Erzeugnissen der deutschen Industrie einzeln aufzuführen. Denn Dänemarks Hauptindustrie wird stets seine Landwirtschaft bleiben, eine Veredelungsindustrie reinster Form, welche in der Umsetzung überseeischer pflanzlicher Futterstoffe in hochwertige tierische Produkte besteht. Unsere Industrien dagegen werden wie bisher dem dänischen Wirtschaftsleben nicht eigentliche Konkurrenz machen, sondern sich nur gegenüber dem übrigen Auslande zu behaupten haben. Gerade in dieser gemeinsamen Abhängigkeit von glücklichen Besitzern überseeischer Rohprodukte werden sich wahrscheinlich neue gemeinsame Belange herausstellen. Schon die geographische Lage wird für Dänemark den Bezug einer großen Anzahl von Industriewaren, die es selber nicht herzustellen vermag, aus Deutschland als zweckmäßig erscheinen lassen, sodaß, abgesehen von den oben dargestellten Einschränkungen, der Bezug aus Deutschland aufrechterhalten werden dürfte.

Der Gesamthandel Deutschlands mit Norwegen stieg von 169,6 Millionen Mark im Jahre 1910 auf 243,7 Millionen Mark 1913. Die Einfuhr aus Norwegen betrug 1913 82 Millionen, die Ausfuhr dahin 161,7 Millionen Mark. Stärker als bisher dürften wir nach dem Verlust unserer Flotte auf die Benutzung der neuen norwegischen überseeischen Routen wie auch der norwegischen Trampfahrt angewiesen sein. Unverändert dürfte auch unsere Aufnahmefähigkeit für die billige Fischnahrung bestehen bleiben, obwohl sich bereits jetzt die verminderte Kaufkraft des deutschen Kunden darin zeigt, daß sich der Fang für die norwegischen Fischer nicht mehr lohnt. Wir bezogen 1913 aus Norwegen Tran für 15,2 Millionen Mark, Seefische 7,3, gesalzene Heringe 5,5, Fischmehl 2,9, Sprotten in Öl 1,1 Millionen Mark, wozu noch verschiedene andere Produkte der Fischerei kommen. An zweiter Stelle standen Produkte des Bergbaues: Kalksalpeter mit 7,5, Eisenerze 7,4, Nitrite 3,4, Kalciumkarbid 3,1, Zink 2,9, Ammoniak 2,1, Schwefelkies 1,1 Millionen Mark. Geringer waren die von uns gekauften

Mengen der Forst- und Holzindustrie. Wenn auch die Industrialisierung Norwegens mit Hilfe der weißen Kohle stark fortschreiten sollte — leben doch heute bereits 500000 Menschen von der Industrie, so ist doch nur in einzelnen Gewerben trotz aller Warnungsrufe und Schutzzollforderungen eine ernsthafte Konkurrenz von Deutschland zu erwarten. Schwerlich wird man gegen den Wiederstand der norwegischen Großindustrie, welche für den Weltmarkt arbeitet, zahlreiche Kleinindustrien durch hohe Zollmauern auf Kosten des Verbrauchers hochzüchten wollen, welche die Konkurrenz mit dem Auslande in keiner Weise aufnehmen können und nur die Lebensbedingungen der natürlichen Großindustrieen des Landes für den Kampf auf den Weltmarkte unnötig erschweren. Man denke an den gewaltigen Aufschwung der norwegischen Stickstoffindustrie, welche mit ihren Tochtergesellschaften nach Amerika übergreift und einen hohen Preisstandard für die Lebensbedürfnisse ihrer Arbeiter auf die Dauer nicht ertragen kann. Etwas anderes ist es natürlich, wenn das Land bestrebt sein wird, eventuell auch mit großen Opfern, sich auf einigen Gebieten vom Auslande unabhängig zu machen, auf denen man während des Krieges die Abhängigkeit besonders lebhaft fühlte, wie in der Stahlproduktion und in dem Fehlen von Walzwerken. Es ist also anzunehmen daß die Verbindung mit der deutschen Industrie auch fernerhin den engen Charakter behalten wird. Wir führten für 6,4 Mill. Mk. Wollstoffe, 4,4 Mill. Mk. Stabeisen, 3,1 Grobbleche, 2,9 Kabel, 2,1 Eisendraht, 2,0 Dynamos, 1,9 Baumwollgewebe, 1,9 Millionen Mark elektrische Vorrichtungen usw. nach Norwegen aus, ferner große Posten Klaviere, Maschinen, Öfen, Draht usw. Fortfallen wird allerdings auch hier die Einfuhr von Roggen (15,4 Millionen Mark), Rübenzucker 12 Millionen Mark, Roggenmehl 10,2 Millionen Mark usw. Im ganzen finden wir auch hier keine wesentlichen wirtschaftlichen Gegensätze, in der Gesamtlage der Weltwirtschaft dagegen manche Gleichheiten und auf wichtigen Gebieten gute Ergänzungsmöglichkeiten. Man müßte es begrüßen, wenn die verwandten Völker sich in der Arbeit zusammenfinden würden. Trotz unserer augenblicklichen Not sind wir überzeugt, daß die Arbeit unseres Volkes auch die schweren Jahrzehnte überwinden wird, die vor uns liegen werden. Allein wenn uns das gelingt, werden auch wir den kleinen Völkern, in deren Reihen wir uns jetzt politisch befinden, von Nutzen sein können und nicht Europas Bettler sein, sondern mitarbeiten können an der Erreichung neuer, höherer Ziele.

Veröffentlichungen zur Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck.

Herausgegeben vom Staatsarchiv zu Lübeck.

Band I, Heft 1.

Johs. Hansen, Beiträge zur Geschichte des Getreidehandels und der Getreidepolitik Lübecks.
Geheftet 6,— Mk. Gebunden 8,— Mk.

Band I, Heft 2.

Alfred Dreyer, Die lübisch-livländischen Beziehungen zur Zeit des Unterganges livländischer Selbständigkeit. Eine Vorgeschichte des nordischen siebenjährigen Krieges.
Geheftet 6,— Mk. Gebunden 8,— Mk.

Band II.

Prof. Dr. Theodor Hach, Lübecker Glockenkunde.
Geheftet 25,— Mk. Gebunden 32,— Mk.

Band III.

Rud. Häpke, Die Regierung Karl V. und der europäische Norden.
Nur noch geheftet 12,— Mk.

Band IV, Heft 1.

E. F. Fehling, Zur lübeckischen Ratslinie 1814—1914.

Band IV, Heft 2.

Karl Soll, Die Geschichte des Stiftsdorfes Westerau.
Kompl. geheftet 12,— Mk. Kompl. gebunden 16,— Mk.

Druck von Max Schmidt, Lübeck.


3 2044 036 308 591

